Germ. g.
76m

Germ. g.
76 m

Colquhoun, Pat.

S

<36632250990016

<36632250990016

Bayer. Staatsbibliothek

Entwurf

zur

Bildung einer deutschen Kriegsflotte

nebst

Kostenanschlag derselben.

Von

Patrick Colquhoun,

Doctor beider Rechte und ehemaligem Bevollmächtigten der Hansestädte im Orient.

Leipzig,

Friedrich Fleischer.

1849.

180. B.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

An Seine Excellenz

den

Herrn Arnold Duckwitz,

des deutschen Reichs Handels- und

Marineminister ꝛc. ꝛc.

zu Frankfurt am Main.

Eurer Excellenz

bekannte Thätigkeit und inniger Antheil an dem Entstehen so wie bei der Ausführung des großartigen und für ganz Deutschland höchst wichtigen Plans — die Schaffung einer deutschen Kriegsmarine — veranlaßt mich, Ihnen die nachfolgenden Bemerkungen und Vorschläge zu widmen, weil sie Manches enthalten, das mit Vortheil auch für Deutschland benutzt werden dürfte; da sie auf praktische Erfahrungen basirt sind, so lebe ich der Hoffnung, daß man höchsten Orts geneigt sein wird, dem Inhalte dieses Schriftchens einige Aufmerksamkeit zu schenken und auf meine Vorschläge Rücksicht zu nehmen.

In dieser Hoffnung verharre ich, Herr Minister, mit schuldiger Hochachtung

Eurer Excellenz

ergebenster Diener

Patrick Colquhoun, Dr.

London, den 25. November 1848.

Vorwort.

Indem der Verfasser dieser Schrift das Resultat seiner eigenen Erfahrungen auf englischen Kriegsschiffen während seiner Anwesenheit als Bevollmächtigter der freien Hansestädte im Orient und seiner mit vieler Mühe und Sorgfalt eingezogenen Erkundigungen aus den zuverlässigsten Quellen seinen Mitbürgern zum Gutachten vorlegt, nimmt er zugleich deren Nachsicht in Anspruch. Im Seedienste nicht aufgewachsen und mit diesem Zweige der Militairwissenschaft nur als Liebhaber bekannt, war der Verfasser, wie jeder Andere unter gleichen Umständen, genöthigt, sich durchaus an praktische Leute zu halten, ohne deren Rath und Kenntnisse er es nie gewagt hätte, seine Ansicht über die Bil-

dung einer deutschen Marine dem Publikum vorzulegen. Er nimmt diese Gelegenheit wahr, dem Königl. Großbritannischen Hydrographen Admiral Sir Traucis Beaufort K. C. B., dem Vorsitzenden des Königl. Großbritannischen Kriegsschiffbau-Ausschusses Herrn Postcapitain Sir Baldwin Wake Walker K. C. B., dem Königl. Großbritannischen Postcapitain Herrn H. C. Deacon, besonders aber dem Herrn Capitain Johann Tord Bey im Kaiserl. Ottomanischen Marinedienst, der auch Kriegsschiffbau-Inspector ist, wie auch denjenigen, welche ihre Bereitwilligkeit gezeigt, ihm behüflich zu sein, seinen verbindlichsten Dank auszusprechen.

Das Resultat seiner Erkundigung hat ihn bewogen, ein vom englischen etwas abweichendes System, theils von den Amerikanern entlehnt, theils von einem Blicke in die Zukunft entspringend, zu empfehlen, und zwar die allgemeine Anwendung von Hülfsdampfkraft bei Kriegsschiffen und eine viel schwerere Armirung, als bis jetzt gebräuchlich gewesen ist.

Der Hauptzweck des Verfassers ist, zu beweisen, daß eine tüchtige Marine nie als Privatunterneh-

mung weder versucht werden sollte, noch erschaffen werden kann;

daß die Bauhäfen von den Zufluchts- oder Kriegshäfen zu trennen sind;

daß Deutschland durch das Streben, als Seemacht des ersten Ranges aufzutreten, seine Stellung als Landmacht gefährden würde, sogar ohne seinen Endzweck, den Schutz seines Handels und seiner Schifffahrt, zu erreichen; ferner,

daß die in veralteten, im Deutschen herausgegebenen unpraktischen Schriften empfohlene Verfahrungsweise durchaus außer Acht zu lassen ist;

daß Deutschland die Leitung dieser Angelegenheit denjenigen überlassen sollte, deren geographische Lage und langjährige Erfahrung im Seewesen sie am besten dazu eignet, und schließlich,

daß eine so bedeutende Maßregel nur zur Friedenszeit unternommen und mit Erfolg ausgeführt werden kann.

Den Kostenanschlägen, Belohnungen der Betheiligten, Verproviantirungen u. s. w. liegen die englischen Etats zu Grunde, wovon man ein beliebiges

Procent abzuziehen hat. Dies schien dem Verfasser passender, weil manche Verhältnisse aus Mangel an praktischer Erfahrung in diesem Zweige des Militairwesens sich auf deutschem Fuße gar nicht berechnen lassen.

London, im September 1848.

Der Verfasser.

Die große Frage der Bildung einer deutschen Kriegsflotte ist vielfach besprochen worden, besonders aber in der letzteren Zeit hat sie sehr an Interesse gewonnen und verdient allerdings, einer gründlicheren und genaueren Untersuchung als bisher unterworfen zu werden. — Die geographische Lage Deutschlands und die Beschaffenheit der Küsten dieses großen Binnenlandes werden es nie gestatten, daß Deutschland seine Stellung unter den Seemächten ersten Ranges einnimmt; nichts desto weniger ist es zu wünschen, daß Deutschland im Stande sein möchte, seine Rechte unter den Seemächten des zweiten oder wenigstens des dritten Ranges zur Beschützung seiner Küsten und seines immer zunehmenden Handels zu behaupten. — Die eigentliche Bestimmung Deutschlands auf dem hohen Meere ist eine defensive; auf dem festen Lande ist sie sowohl defensiv als offensiv, indem die Natur diesem Lande die Mittel in die Hände gegeben zu haben scheint, auf der einen Seite der Anmaßung der slavischen und auf der anderen der der südlichen Völkerschaften die Waagschale zu halten und ihnen Einhalt zu thun.

Leider hat das mittlere Deutschland diese bedeutende Frage in Folge seiner Unkunde des Seewesens bisher gänzlich mißverstanden; indessen eignet sich das nördliche Deutschland vermöge seiner langjährigen Erfahrung ganz besonders zur Ausführung des gewünschten Zweckes; ihm sollte daher die Entwickelung desselben gänzlich überlassen werden.

Die erste Frage entsteht in Bezug auf die Kriegshäfen, wo dieselben am besten anzulegen sind und wie sie in einem so kalten Klima, wie das deutsche ist, beschaffen sein sollten. Der im Winter unausbleiblich starke Eisgang macht die schon bestehenden deutschen Häfen fast ohne Ausnahme hierzu ungeeignet, und die bis jetzt gebrauchten Handelshäfen, obgleich sie während des Sommers zugänglich sind und als Werfte zum Schiffsbau dienen dürften, entsprechen ebenfalls den Bedürfnissen einer Kriegsmarine nicht. Man muß deshalb Sorge tragen, die großen Werfthäfen von den Zufluchtshäfen zu trennen, wodurch nicht allein eine beträchtliche Summe erspart werden dürfte, sondern auch eine Sicherheit gewonnen würde, welche die Vernichtung der anzuschaffenden deutschen Kriegsflotte sogar von einer überlegenen Seemacht, oder mehreren verbundenen kleineren Seemächten, dermaßen unmöglich machte, daß, gesetzt die schon thätige Flotte würde zerstört, die Bauplätze dennoch unverletzt bleiben würden; der Baum möchte gefällt worden sein, allein in sehr kurzer Zeit werden die Wurzeln neue Sprossen treiben und das Abgeschnittene bald wieder ergänzen. Auch wäre es nicht rathsam, sich auf ein einziges Kriegswerft zu beschränken, weil unvorhergesehene Ereignisse auf dem festen Lande die Thätigkeit,

wenn sie auf einen einzigen Stützpunkt concentrirt wäre, vernichten dürften. Uebrigens giebt es Stellen, welche den Erfordernissen beider Arten von Häfen entsprechen. — Als Princip müssen aber die Bauhäfen von den Zufluchtshäfen getrennt bleiben, damit nicht ein Feind, durch den doppelten Bewegungsgrund und durch eine doppelte Prise gelockt, seine Kraft auf die Stelle concentrire, wo nicht allein eine segelfertige Flotte vor Anker liegt, sondern wo nach geschehener Vernichtung derselben auch noch eine reiche Beute von Kriegsvorräthen im Hintergrunde liegt.

Die Hansestädte eigneten sich stets am besten für Kriegswerfte und gerade aus demselben Grunde, welcher sie als Zufluchtshäfen untauglich macht, nämlich durch ihre Unzugänglichkeit. Die Seichtheit der Elbe und Weser, die an den Mündungen derselben befindlichen Sandbänke, die Entfernung Hamburgs und Bremens von der See, und die schmale tiefe Trave, ohne Rücksicht auf den Eisgang im Winter, schützen diese Plätze gegen feindliche Angriffe, ja sogar gegen Dampfböte, und im Sommer, wenn nur die Ufer mit geeigneten Batterien und die Flüsse selbst mit abgetakelten nicht mehr seetüchtigen schwimmenden Batterien versehen werden. Dagegen eignen sich vorzüglich die Jahde, Ems, Kiel und Triest zur Anlegung von Nothhäfen; letzteres lassen wir jedoch außer Acht, da der Norden allein wesentlich deutsch ist, welches die Nothwendigkeit einer Beschränkung des Wirkungskreises der deutschen Flotte auf die Nord- und Ostsee erheischt.

Daß eine unter deutscher Flagge fahrende Kriegsflotte

nie dem an sich sehr lobenswerthen Unternehmungsgeiste von Privatpersonen überlassen bleiben darf, sondern auf denselben Fuß wie das Heer gestellt werden muß, so daß, wie dieses zu Land, jene zur See als ein nationales zum allgemeinen Besten errichtetes Bollwerk angesehen werden könnte, wird durch die unerwartet kleine Summe, welche die Geldsammlungen zu diesem Zwecke hervorgebracht haben, hinlänglich bewiesen. Inzwischen muß die Ausführung und Administration dieses Unternehmens den Uferstaaten, deren praktische Kenntniß im Seewesen sowohl als geographische Lage allein unnöthigen Ausgaben und kostspieligen Mißgriffen vorzubeugen vermögen, gänzlich anvertraut werden. Es wurde vor einiger Zeit vorgeschlagen, die Küstenstaaten von dem gebührenden Militair-Contingente loszusprechen und dieselben anstatt dessen zur Ausrüstung einer gewissen Anzahl von Kriegsschiffen zu verpflichten. Bei der ersten Ansicht scheint dieses ein ebenso billiger wie auch zugleich vernünftiger Vorschlag; dennoch erscheint es bei reiferer Ueberlegung ebenso klar, daß, obgleich diese Staaten im Stande sein dürften, anstatt einer gewissen Anzahl Mannschaft für das Gesammtheer, eine gleiche Anzahl Matrosen für die Flotte bedingungsweise zu stellen, die Last der Kosten alsdann gänzlich auf die Bewohner der Küsten fiele, wie auch die sehr bedeutenden Bau- und Ausrüstungsgelder den Bewohnern solcher Staaten ebenfalls anheim fallen würden, und zwar in einem die jetzigen Kosten des Militairs übersteigenden Verhältnisse.

Um diese beiden Schwierigkeiten zu heben, müssen die Ausrüstungs- und Reparaturkosten der Schiffe, die Anlegung

von Häfen und Kriegswerften, wie auch die Besoldung der Officiere und der Mannschaften von der Bundes- oder Reichskasse bestritten, und von der zu errichtenden Admiralitätsbehörde die erforderliche jährliche Summe ausbezahlt werden; außerdem ist eine hinreichende Summe zur Bestreitung der Werbungskosten für diejenigen Matrosen nöthig, welche die Localconscription des Militairs in den Küstenstädten ersetzen sollten, denn künftig sollte es jedem Staate frei stehen, die erforderlichen Matrosen, Marine- oder Landsoldaten nach Gutdünken zu werben oder die schon bestehende Conscription zu erheben; diese Bedingung wäre um so nothwendiger, um die Handelsmarine vor einem durch die Forderungen der Kriegsflotte veranlaßten Mangel an Matrosen zu schützen.

Der Verfasser der Denkschrift, die eigentliche Bestimmung einer Kriegsflotte gänzlich übergehend oder verkennend, will sie ohne Weiteres auf Kosten der Handelsmarine errichten. Eine Kriegsflotte, wie sie die Engländer ihrem seligen Könige Wilhelm IV. als Herzog von Clarence zeigten, ist doch kein fürstliches Spielzeug, sondern sehr kostspielig, und theilweise zum Schutze der Küste, besonders aber des Handels und der Rhederei, welche bei Kriegszeiten am einträglichsten gemacht werden können, bestimmt; wird aber die Handelsmarine durch die Entstehung der schützenden Macht vernichtet, so würde gewiß Niemand diesen Schutz ohne Schützlinge verlangen, am allerwenigsten aber die Kaufmannschaft.

Aus einem praktischen Gesichtspunkte betrachtet, scheint die Werbung von fremden Matrosen den Nationalinteressen keineswegs anstößig zu sein, und zur Beweisführung dieser

Ansicht mag man sich auf das Beispiel der Engländer beziehen, welche einen in der Kriegsmarine während einer Anzahl von Jahren dienenden Fremden gesetzmäßig als eingebürgert und in ähnlichen Fällen zu allen dem geborenen Engländer zukommenden Vortheilen berechtigt betrachten. — Indessen ist nicht anzunehmen, daß zu werbende Matrosen nothwendiger Weise auch Fremde (Amerikaner, Dänen oder Schweden) sein sollten, denn ein anständiger Lohn oder ein etwaiger zu Zeiten immer eintretender Ueberfluß an Matrosen der Handelsmarine in einem Theile Deutschlands dürfte wohl die beschäftigungslosen Seeleute zum freiwilligen Eintritte in die Kriegsmarine bewegen. Auch läßt sich außerdem wohl erwarten, daß sich die Gesammtzahl der sich dem Seedienste widmenden Personen mit der dargebotenen Aussicht einer festen und ehrenvollen Beschäftigung allmälig vermehren würde. Man muß das in der oben genannten Denkschrift empfohlene Zwangssystem durchaus, als ein freies Volk verletzend und herabwürdigend, mit Abscheu verwerfen; sollte Deutschland, welches seine politisch freie Laufbahn soeben antreten will, mit einer der ungerechtesten sowohl als schädlichsten aller Maßregeln im Angesichte Europas auftreten? Eine Maßregel, welche in England sogar vom Gesetze nie gebilligt worden ist, sondern nur als schlechter Gebrauch, oder, besser gesagt, Mißbrauch der willkürlichen Gewalt sich eingeschlichen hatte, ein Ueberrest der barbarischen Zeit, eine Gewaltthat, welche heutzutage keinen Augenblick geduldet werden würde? Fern sei dies von dem neugeborenen Deutschland, wo es auch auf noch schlechterem Fuße stehen muß, als bisher in England,

denn in England kann man dafür sagen, das Pressing of Seamen sei wenigstens ein alter vom Gesetz nie gebilligter Mißbrauch gewesen, dagegen könnte es in Deutschland nur vermittelst eines ausdrücklichen einstweilen eingeführten Gesetzes in Wirksamkeit treten. Nie wird Deutschland das annehmen, was England als mit persönlicher Freiheit unverträglich verworfen hat.

Das englische System von Marinesoldaten (Marines) hat bei den meisten Officieren den größten Beifall gefunden, und zwar als Gegengewicht im Falle einer etwaigen Unzufriedenheit oder sogar eines offenen Aufstandes unter den Matrosen; denn obgleich das Verhältniß derselben zu einer beliebigen Anzahl Matrosen sich nur wie 1 zu 6 verhält, so ist dessen ungeachtet manches Schiff durch ihre Treue gerettet worden. Ihre Tüchtigkeit in dieser Beziehung besteht in dem sehr ausdrücklichen Unterschiede, welcher zwischen ihnen und den Matrosen existirt, in der ganz verschiedenen Weise, in welcher sie behandelt werden und in ihrem esprit de corps.

In jeder Beziehung ist und bleibt der Marine Landsoldat: er steht auf dem Lande unter den auf alle übrigen Soldaten anwendbaren Disciplinarregeln, er wird ebenso geworben, einexercirt und ist in Garnison denselben Militairverfügungen unterworfen; auf dem Schiffe geht aber das Obercommando auf den Capitain über. Sogar sein eigener Officier steht unter diesem letzteren, kehrt er nach geendeter Reise in seine Garnison zurück. Nach vollendeter 21jähriger Dienstzeit aber kommt er unter die Matrosen in das Ruhehospital zu Greenwich. Dagegen wird der Matrose nach jeder

Reise, welche in der Regel 3 bis 5 Jahre dauert, entlassen (paid off) und es steht ihm frei, nach seinem Gutbefinden entweder wieder in Dienst zu treten oder nicht; gewöhnlich geschieht dies, sobald der ihm ausbezahlte Lohn verzehrt ist, was sehr häufig in ein paar Tagen der Fall ist.

Eine Marinesoldat ist verpflichtet, auf dem Schiffe alle diejenigen Dienste zu leisten, wozu die Matrosen verpflichtet sind, doch mit der einzigen Ausnahme, daß er zum Klettern nicht gezwungen, noch genöthigt werden darf, höher zu steigen, als er mit der Hand hinauf reichen kann. Beide Klassen sind denselben Strafen und derselben Gerichtsbarkeit, nämlich der des Capitains, unterworfen; merkwürdig ist es, daß Irländer, woraus ein großer Theil des englischen Heeres besteht, in dieses Corps nie aufgenommen wurden, wovon vermuthlich ihr Ruf als die besten und getreuesten Soldaten des englischen Reichs herrührt. Auf den Schiffen kommen sie in Dienstsachen den Matrosen an Tüchtigkeit beinahe gleich, auf dem Lande sind sie die besten, gewandtesten Truppen. Ihre Uniformirung ist durchgängig militairisch.

Die Franzosen kennen diesen Unterschied nicht; das kommt von dem ähnlichen auf Matrosen und Soldaten gleichmäßig angewendeten Conscriptionssysteme. Auf französischen Kriegsschiffen leisten die Matrosen daher dieselben Dienste, welche auf englischen Schiffen den Marines anheimfallen.

Schiffe der siebenten Klasse, d. h. unter der Größe einer Corvette von 10 Kanonen, bekommen keine Marines. Der Marineofficier lebt und speist mit den Lieutenants, mit denen er auf gleichem Range steht, denn der Seeofficier bekommt

immer einen Rang über dem gleichlautenden Rang bei den Landtruppen. Ein „Mate", d. h. ein Midshipman, der seine Dienstjahre vollendet und sein Examen gemacht hat, der aber noch nicht zum Lieutenant avancirt worden ist, steht auf gleichem Fuße mit einem Lieutenant bei dem Heere, der Seelieutenant mit einem Hauptmann, der Commandeur mit einem Major, der Postcapitain mit einem Oberstlieutenant und nach dem dritten Jahre, vom Tage seiner Aufnahme an gerechnet, sogar mit einem Obersten u. s. w.

In neuerer Zeit hat man mit sehr gutem Erfolge ein neues Element, Marine-Artillerie, auf den Schiffen eingeführt, welche bei Gelegenheiten, wo die Landung von Marines erforderlich wird, diesen Seesoldaten als Artilleriecorps zu dienen bestimmt ist. Dieses ganze System von Marines und Marine-Artillerie scheint übrigens ein Ueberrest der alten Zeit und des Mittelalters zu sein, wo die Stärke der Kriegsflotte in der Anzahl der darauf befindlichen Soldaten bestand.

Angabe der Schiffs-Einrichtungskosten u. s. w.

Zunächst entstehen folgende sehr bedeutende Fragen:

A. Die Art und Anzahl der Schiffe, mit welchen der Anfang zu machen ist?

B. Errichtungskosten dieser Flotte?

C. Unterhaltungs- und Reparaturkosten?

D. Wie die erforderlichen Summen zu erheben sind?

A. Erstens ist zu bemerken, daß Kanonenböte aller Art

aus der Rechnung zu lassen sind, da diese veralteten Kriegsfahrzeuge heutzutage vortheilhafter durch Dampfer verschiedener Art ersetzt werden, die nicht allein mannichfaltigere, sondern auch bessere Dienste leisten, so daß ein einziger Dampfer in kurzer Zeit eine ganze Flottille Kanonenböte vernichten würde.

Vor der Hand wenigstens sollte Deutschland gar nicht an Linienschiffe denken, sondern sich nur auf größere und kleinere Fregatten und Dampfer, besonders auf letztere beschränken, weil die die kleineren Kanonenböte ersetzenden Dampfer insbesondere zu jeder Zeit als Postschiffe, woran Deutschland den größten Mangel leidet, durch Besorgung der überseeischen Posten und Passagiere einträglich gemacht werden können; denn bis jetzt ist Deutschland in dieser Beziehung immer vom Auslande abhängig gewesen.

Im ersten Jahre dürfte man dieser Zahl 3 größere Fregatten von 60 Kanonen zufügen und jedes nachfolgende Jahr 1 Schiff jeder der schon angegebenen Benennungen, also jährlich 6 Schiffe, bis die Zahl sich verdoppelt hätte; nach einer 7 oder 8jährigen Erfahrung würde es alsdann bald Zeit sein an Linienschiffe zu denken; wahrscheinlich würde man alsdann auch gefunden haben, daß diese Art Schiffe für die deutschen Verhältnisse gar nicht paßt. — Will aber Deutschland die Stellung einer Kriegsmacht ersten Ranges einnehmen, will Deutschland Frankreich oder Rußland offensiv zur See anstatt zu Lande angreifen, kurz will Deutschland sein Geld in's Meer werfen, so baue es Linienschiffe. Zur Blokirung, zum Schutze des Handels, zum Kapern, Kreuzen,

kurz zu allen nützlichen und praktischen Zwecken brauchen die seefahrenden Nationen ausschließlich Fregatten und kleinere Fahrzeuge und neuerdings besonders Dampfer; dagegen sind Linienschiffe nur zur geordneten Schlacht tauglich. Nur dann, wenn Deutschland gegen die überlegene und fast ausschließliche Seemacht Englands, welche bisher die Flotte einer jeden Nation, welche mit ihr in die Schranken getreten, auf immer oder jedenfalls auf längere Zeit vernichtet hat, oder wenn es vielleicht gegen das entfernte Amerika feindselig auftreten will, was weder in den politischen noch in den Handelsinteressen Deutschlands liegt, sind Linienschiffe nöthig.

Klassen und Benennungen englischer Kriegsschiffe.

In die 1. Klasse gehören alle diejenigen Schiffe, welche mehr als 110 Kanonen führen, oder deren Mannschaft bis oder über 950 Mann steigt.

In die 2. Klasse eine der Königl. Jachten und alle weniger als 110, doch mehr als 80 Kanonen führenden Schiffe, oder deren Mannschaft sich auf weniger als 950, jedoch mindestens auf 750 beläuft.

In die 3. Klasse alle übrigen Königl. Jachten nebst allen, welche die Flagge oder den Wimpel irgend eines Admirals oder Capitains oder eines der Königl. Werfte führen, und alle zwischen 70 inclusive bis 80 Kanonen führenden Schiffe, deren Mannschaft sich auf weniger als 750 und mehr als 620 beläuft.

In die 4. Klasse alle weniger als 70, jedoch mehr als 50 Kanonen führenden Schiffe, deren Mannschaft sich auf oder über 450, jedoch nicht unter 300 beläuft.

In die 5. Klasse alle weniger als 50, jedoch mehr als 30 Kanonen führenden Schiffe oder die, deren Mannschaft sich auf oder über 300 jedoch unter 450 beläuft.

In die 6. Klasse alle von einem Capitain befehligten Schiffe.

Zu den Sloops gehören Bomben- und sonstige von Commandeurs oder von Lieutenants befehligte Schiffe, deren Mannschaft aus nicht weniger als 60 besteht, und alle übrigen kleineren, unter den obigen nicht aufgeführten Schiffe mit einer geringeren Anzahl von Seeleuten.

Die Besoldung der meisten Officiere hängt entweder von der Länge der Dienstjahre oder der Größe der Schiffe ab, worauf sie sich befinden. Sie empfangen einen festen Gehalt nach folgender Tabelle.

Tabelle über den vollen Gehalt der englischen Marine.

Flaggenofficiere. Admiral der Flotte 6 £; Admiral 5 £; Viceadmiral 4 £; Contreadmiral, Commodore der 1. Klasse und Capitain der Flotte 3 £; Commodore der 2. Klasse 1 £ oder 10 s täglich außer seinem Gehalte als Capitain, der Admiralitätsordre gemäß; ist er Hauptbefehlshaber, so hat er eine fernere Summe von 3 £ zu empfangen, so lange seine Flagge innerhalb der Grenzen seiner Station fliegt (weht).

Capitaine von Linienschiffen, ausgenommen Flaggenschiffe, 53 £ 14 s; Senior-Capitaine der Ordinary und anderer solcher

Anstalten 46 £ 8 d; Capitaine von regelmäßigen Flaggenschiffen und von denen der 4. Klasse 38 £ 7 s; alle anderen Capitaine 30 £ 13 s 8 d monatlich.

Commanders 23 £ 4 d. (In allen Klassen, welche berechtigt sind, von einem solchen commandirt zu werden.)

Lieutenants irgend ein Schiff, ausgenommen Ausmessung und Postanstalt, befehligend, oder Seniore eines zur See gesendeten Klassenschiffs, oder eines Klassenausmessungs-Schiffs (wenn sie keine Zulage für das Ausmessen erhalten), oder eines Truppenschiffs, wenn es 7 Jahre besteht, 15 £ 8 s; alle anderen 14 £ monatlich.

Masters der Flotte 16 s 5 d täglich. Masters in Linienschiffen 16 £ 6 s 8 d; in anderen Schiffen 14 £ monatlich. Proviantgeld wenn im Befehl: 1. Klasse 6 £ 10 s 11 d; 2. Klasse 5 £ 19 s 10 d; 3. Klasse 5 £ 5 s 8 d; 4. Klasse 3 £ 19 s 1 d; 5. Klasse 3 £ 14 s 9 d; 6. Klasse 3 £ 2 s 2 d; Schaluppen 2 £ 17 s 4 d.

Schiffsgeistliche 12 £ 5 s monatlich; außerdem, wenn sie Unterricht ertheilen, unter 3jährigem Dienste 7 £ 7 s; bei über 3jährigem Dienste 8 £ 1 s; über 7jährigem Dienste 8 £ 17 s 4 d; über 10jährigem 10 £ 19 s mit 5 £ Lehrgeld für jeden Cadetten.

Aerztliche Inspectoren unter 10jährigem Dienste als solche 44 £ 2 s; nach 10jährigem Dienste 58 £ 16 s monatlich.

Stellvertretende Inspectoren 28 £, mit fernerer Vergütung, wenn sie in Hospitälern an der Küste verwendet wurden, und die Lords sie für gut befinden.

Wundärzte von Hospitälern bei Anstellung mit weniger als 20jährigem Dienste 16 s 6 d; mit über 20jährigem Dienste 1 £ 6 d täglich. Bei weniger als 6jährigem Dienste mit vollem Gehalt, den Dienst als Assistenzwundarzt mit eingeschlossen, 15 £ 8 s; bei über 6jährigem Dienste 16 £ 16 s; bei über 10jährigem Dienste 19 £ 12 s; bei über 20jährigem Dienste 25 £ 4 s; Wundärzte von Hospitalschiffen, einerlei zu welcher Klasse diese gehören, 25 £ monatlich. (Die Wundärzte auf der Liste, welche am 1. Juli 1840 unbeschäftigt waren, haben nur auf

Zahlung der alten Scala gemäß Anspruch, bis sie 3 Jahre lang mit vollem Gehalte nach dem 1. Januar 1838 gedient haben.)

Secretair des Admirals der Flotte 1 £ 7 s 4 d; der eines oberbefehlenden Flaggenofficiers 1 £ 1 s 11 d; die aller anderen Flaggenofficiere und Commodore der 1. Klasse 16 s 5 d; die der Commodore der 2. Klasse 8 s 2 d täglich und 5 s täglich von der halben Zahlung ihres respectiven Ranges.

Zahlmeister und Proviantmeister 7 £ monatlich in allen Klassen.

Schreiber des Secretairs eines Oberbefehlshabers 4 £ 14 s; der des Secretairs eines jüngern Flaggenofficiers oder Commodore der 1. Klasse 3 £ 18 s 8 d; in Linienschiffen 4 £ 6 s; in anderen Schiffen 4 £ monatlich.

Lehrmeister von weniger als 3jährigem Dienste mit vollem Gehalte 9 £ 16 s; von über 3jährigem Dienste 10 £ 10 s; von über 7jährigem Dienste 11 £ 18 s; von über 10jährigem Dienste 14 £ monatlich, mit 5 £ Vergütung für jeden Cadetten.

Mate 5 £ monatlich in allen Klassen.

Zweiter Meister 5 £ 9 s 4 d in Linienschiffen und 3 £ monatlich in allen andern. In Schiffen, welche keinen ersten Meister haben, empfängt er 5 £ 9 s 4 d monatlich und 2 £ Proviantvergütung, oder in Schiffen, wo der Meister abwesend ist oder er (der zweite Meister) aus andern Gründen Proviant zu verwalten hat, soll er Vergütung erhalten, wie die Lords sie für gut finden.

Wundarztassistent in Schiffen, wo kein Wundarzt ist, von weniger als 10jährigem Dienste mit vollem Gehalte 11 £ 4 s; von über 10jährigem Dienste 14 £ und wo ein Wundarzt da ist, von weniger als 3jährigem Dienste mit vollem Gehalte, 9 £ 16 s; von über 3jährigem Dienste 10 £ 10 s; von über 10jährigem Dienste 12 £ 12 s monatlich.

Midshipman 2 £ 8 s monatlich in allen Klassen.

Navalcadet 1 £ 2 s monatlich in allen Klassen.

Kanonier 7 £ vollen Gehalt; Hafendienst 5 £ 17 s 1 d monatlich.

Hochbootsmann 5 £ 9 s 4 d vollen Gehalt; Hafendienst 4 £ 6 s 4 d monatlich.

Zimmermann 4 £ 14 s vollen Gehalt, Hafendienst 3 £ 11 s monatlich; 7 s monatlich für Handwerkszeug in jeder Klasse.

Maschinenaufseher 1. Klasse 12 £ vollen Gehalt, Hafendienst 7 £ 17 s; 2. Klasse 8 £, Hafendienst 4 £ 18 s mit Vergütung von 14 s monatlich für den Unterricht eines jeden Jungen; 3. Klasse 5 £ 6 s, Hafendienst 3 £ 8 s monatlich. (Wenn in den Tropen, noch die Hälfte des vollen Gehaltes, während der Kessel geheizt ist.)

Arbeitende geringere Officiere (Arbeiter) monatlich: 1. Klasse: Schiffskoch 2 £ 13 s; Steuerer (theilweise Diener des Admirals) 2 £ 12 s; Haupt-Kohlenverwalter und Heizer 2 £ 12 s, und wenn er in den Tropen und der Kessel geheizt ist, die Hälfte seines Gehaltes dazu; Gewehrmeister, Marine, Schulmeister, Segelmacher, Seiler, Zimmergeselle (mit 7 s monatlich für Handwerkszeug), Kalfaterer (mit 7 s monatlich für Handwerkszeug, während er mit den Zimmerleuten arbeitet) und Schmidt 2 £ 12 s in Linienschiffen und 2 £ 9 s in allen anderen. Schiffscorporal, Kanoniersgehülfe, Capitains-Steurer (Diener), Deckmeister, Hochbootsmanns-Gehülfe, Capitain des Vordercastells, der großen Stange, der vorderen Stange und des Halters (Hold), Steurer des größten Bootes 2 £ 5 s in allen Klassen.

2. Klasse. Segelmachergehülfe, Böttcher, Gewehraufseher, Kalfaterers-Gehülfe (mit 7 s monatlich für Handwerkszeug, während er den Zimmerleuten hilft), 2 £ 4 s in allen Klassen. Capitain des Mastes, Hinterwache, Focktopmast, Signalsmann, Steurer der Pinasse, Zahl- und Proviantmeisters Verwalter und Musikus 2 £ 1 s in allen Klassen.

Rest der Schiffsmannschaft. Kohlenaufseher und Heizer 2 £ 6 s (und wenn er in den Tropen und der Kessel geheizt ist, noch die Hälfte seines Gehaltes); Zimmerleute (mit 7 s monatlich für Handwerkszeug), Segelmachergesellen, Böttchergesellen und Maler 1 £ 16 s in allen Klassen. Eingeübter

Seemann (able seaman), Aufseher des Vorrathsraumes, Flaggen-officiers-Verwalter und Koch, Krankenaufwärter 1 £ 14 s in allen Klassen; Gewöhnlicher Seemann (ordinary seaman), Kochsgehülfe (mate) und Barbier 1 £ 6 s.

Zahlmeister- und Proviantmeister-Verwaltersgehülfe und Schiffsjungen (landsmen) 1 £ 3 s in allen Klassen.

Seemann. Kanonier die ersten 5 Jahre vom Tage seines Certificats über sein Schießen 2 s; die zweiten 5 Jahre 5 s; die dritten 5 Jahre 7 s außer seinem Gehalte.

Taucher 1 s 6 d; wenn er wirklich taucht, 1 s für jede Periode bei stillem Wasser.

Maschinenaufseher-Jungen: 1. Klasse 1 £ 14 s; 2. Klasse 1 £ 6 s; 3. Klasse 1 £ 3 s; 4. Kl. 14 s 6 d in allen Klassen.

Jungen der 1. Klasse und Zahlmeisters und Verwalters Jungen 14 s 3 d.

Jungen der 2. Klasse 12 s 9 d in allen Klassen.

Royal Marines.

Alle Klassen — monatliche Zahlung.

Rang und Klasse.	£	s	d	Artillerie. £	s	d
Capitain (wenn Brevet-Major)	17	10	—	18	4	—
Andere	14	14	—	15	8	—
Erster Lieutenant nach 7 Jahren	10	10	—	10	19	4
Unter 7 Jahren	9	2	—	9	11	4
Zweiter Lieutenant	7	7	—	7	16	4
Cadets	5	—	—			
Fahnen-Sergeant (Fähndrich)	2	14	1	3	6	8
Sergeant	2	—	1	2	12	8
Corporal nach 14 Jahren	1	12	1	2	12	—
Von 7—14 Jahren (wenn vor dem 24. Januar 1823 angeworben)	1	9	9	2	9	8

Rang und Klasse.	£	s	d	Artillerie. £	s	d
Alle andern	1	7	5	2	7	4
Pfeiffer oder Tambour	1	3	4	1	5	8
Bombardier nach 14 Jahren				2	8	—
Von 7—14 Jahren (wenn vor dem 24. Januar 1823 angeworben)				2	5	8
Alle anderen				2	3	4
Kanonier nach 14 Jahren				1	8	10
Von 7—14 Jahren (wenn vor dem 24. Januar 1823 angeworben)				1	6	6
Alle anderen				1	4	2
Gemeine nach 14 Jahren	1	4	1			
Von 7—14 Jahren (wenn vor dem 24. Januar 1823 eingetreten)	1	1	9			
Alle anderen	—	19	5			

Scala über halben Gehalt und Rücktritt aus dem Dienst für Inspectoren, stellvertretende Inspectoren ꝛc. nach dem Grundsatze, daß aller Dienst bei deren Anspruch auf Pension (Rücktritt) zählt, wie von der Marine- und Militaircommission anempfohlen wurde.

Activer Dienst.	Pension (retirement) täglich.														
	10 Jahre vorheriger Dienst in irgend einem Grade.			15 Jahre.			20 Jahre.			25 Jahre.			30 Jahre.		
Aerztliche Inspectoren.	£	s	d	£	s	d	£	s	d	£	s	d	£	s	d
Vom Datum der Beförderung	—	15	—	—	15	3	—	15	6	—	15	9	—	16	—
Nach 10 Jahr Dienst im Range	1	1	6	1	4	3	1	7	—	1	9	8	1	12	6
„ 15 „ „ „ „	1	4	3	1	7	—	1	9	8	1	12	6			
„ 20 „ „ „ „	1	7	—	1	9	8	1	12	6						
„ 25 „ „ „ „	1	9	8	1	12	6									
„ 30 „ „ „ „	1	12	6												
Stellvertretende ärztl. Inspectoren.															
Vom Datum der Beförderung	—	13	—	—	13	3	—	13	6	—	14	—	—	15	—
Nach 10 Jahr Dienst im Range	—	15	—	—	15	3	—	15	6	—	15	9	—	16	—
„ 15 „ „ „ „	—	17	6	—	19	9	1	2	—	1	4	3	1	6	6
„ 20 „ „ „ „	—	19	9	1	2	—	1	4	3	1	6	6			
„ 25 „ „ „ „	1	2	—	1	4	3	1	6	6						
„ 30 „ „ „ „	1	4	3	1	6	6									
„ 35 „ „ „ „	1	6	6												

Eine Berechnung, welche das jährliche Netto-Einkommen der Proviantmeister in verschiedenen Klassen mit Einschluß des vollen Gehaltes derselben von 91 £ 5 s zeigt.

Klasse.	Anzahl d. Mann	Jährliches Netto-Einkommen.			Klasse.	Anzahl d. Mann	Jährlich. Netto-Einkommen.		
		£	s	d			£	s	d
I.	790	856	7	8	V.	275	355	8	10
	750	813	11	10		260	339	7	11
	670	728	—	2	VI.	190	275	—	2
II.	720	791	10	—		175	258	9	2
	630	695	4	4		160	247	8	4
III.	570	641	—	7	Sloops.	120	209	12	6
	520	587	10	10		110	198	18	6
IV.	420	490	11	2					
	380	457	15	5					

Klassen der halben Besoldung der Seesoldaten und Marines, vierteljährlich zahlbar.

Flaggenofficiere. Admirale der Flotte 3 £ 3 s; Admirale 2 £ 2 s; Viceadmirale 1 £ 12 s 6 d; Contreadmirale 1 £ 5 s täglich.

Capitaine. Jeder der ersten 100 nach der Folge, wie sie dem Alter nach auf der allgemeinen Officiersliste stehen, 14 s 6 d; die nächst folgenden 150 12 s 6 d; die übrigen 10 s 6 d täglich.

Commanders. Die ersten 150 auf der Liste 10 s; die übrigen 8 s 6 d täglich.

Lieutenants. Die ersten 300 auf der Liste 7 s; die nächsten 700 6 s; die übrigen 5 s; alle die, welche nach dem 1. Juli 1840 Lieutenants geworden sind, 4 s täglich; nach 3 Jahren Dienst als solche in zur See gehenden Schiffen 5 s täglich; dieser Gehalt steigt jedoch nach dem Alter bis auf 6 und 7 s täglich, vermag indeß auf 5 s festgesetzt zu werden, wenn Jemand durch Krankheit abgehalten wird, 3 Jahre in diesem Range zur See zu dienen.

Royal Marines. Oberste (Colonels) 14 s 6 d; Lieutenant-Colonels (Oberstlieutenants) 11 s; Majors 9 s 6 d; Capitains (Hauptleute) 7 s; 1. Lieutenant nach 7jährigem Dienste 4 s 6 d; die übrigen 4 s; Secondelieutenants (Unterlieutenants) 3 s täglich.

Masters. Die ersten 100 auf der Liste zur 1. und 2. Klasse brauchbar 7 s; die nächsten 200 zur 3. und 4. Klasse brauchbar 6 s; die übrigen, welche 5 Jahre gedient haben, 2 davon als activ oder 2. Master oder als Masters Gehülfe oder Midshipman 5 s täglich.

Aerzte. Aerztliche Inspectoren der Hospitäler und Flotten 15 s; nach 10jährigem Dienste 1 £ 1 s; Aerzte nach 10jährigem Dienste 1 £ 1 s; nach 3jährigem Dienste 15 s; unter dieser Zeit 10 s 6 d täglich; stellvertretende ärztliche Inspectoren der Hospitäler und Flotten vom Tage ihres Avancements, wenn sie nicht durch frühere Dienste auf einen höheren Gehalt Ansprüche haben, 13 s; wenn über 30 Jahre gedient, 15 s täglich.

Wundärzte. Wundärzte 5 s; bei über 6jährigem Dienste 6 s; über 10jährigem Dienste 7 s; über 15jährigem Dienste 8 s; über 20jährigem Dienste 10 s; über 25jährigem Dienste mit Erlaubniß abzugehen 13 s; über 30jährigem Dienste mit Erlaubniß abzugehen 15 s täglich.

Wundarztassistenten. Assistenz-Wundarzt 2 s; bei über 3jährigem Dienste 3 s; über 10jährigem Dienste 4 s 6 d; über 20jährigem Dienste 5 s; Dispensers 5 s täglich. Alle ärztlichen Officiere unter dem Range von stellvertretenden ärztlichen Inspectoren, welche später Stellen in Hospitälern erhalten, und welche entweder übersprungen worden oder sich zurückgezogen haben, sollen nach ihrem resp. Range diejenige halbe Besoldung erhalten, auf welche sie ihrer Dienstzeit gemäß, allen Dienst mitgerechnet, Anspruch haben.

Zahl- und Proviantmeister. (Befehl vom Rath 10. Juli 1843.) Auf der Abschiedsliste 8 s 6 d; die ersten 70 (auf 50 reducirt) 7 s; die nächsten 100 6 s; die übrigen 5 s täglich.

Geistliche. Nach 8jährigem See- oder 10jährigem Hafendienste 5 s; für jedes Jahr mehr 6 d täglich, bis die Summe von 10 s erreicht wird.

Schiffslehrer und Schulmeister. Nach ihrem ersten Eintritte 2 s; nach 3jährigem Dienste mit vollem Gehalte 3 s; nach 10jährigem Dienste 4 s 6 d; nach 20jährigem Dienste 5 s täglich.

Secretaire. Nach 12jährigem activem Dienste als solche 12 s täglich.

Entwurf einer solchen Kriegsflotte, mit welcher Deutschland einen kleinen Anfang machen sollte, nebst Angabe der Stärke der einzelnen Schiffe.

Deutschland wird bei der Bildung einer Kriegsmarine bedeutende Vortheile durch Benutzung der Erfahrungen der Engländer erreichen. Durch schwer armirte, mit Hülfsdampfkraft versehene Fregatten könnte man die größeren Linienschiffe mit Vortheil entbehren. Uebrigens sollte heutzutage kein Schiff ohne eine Hülfsschraube ausgerüstet werden; solch' eine Fregatte wäre im Stande, durch geschickte Anwendung der der Schraube zu Gebote stehenden Kraft ein Linienschiff von 80 Kanonen anzugreifen; ja die schnelle Bewegungsfähigkeit würde es für eine solche Fregatte leicht möglich machen, den Steuerapparat und das Schiff selbst der Art zu zerschießen und zu entmasten, daß es sich endlich ergeben müßte.

Ein mit der Schraube eingerichtetes Schiff würde über ein anderes, woran eine Schraube nachträglich gebracht würde, große Vortheile haben, und hier ist zu bemerken, daß die Engländer durch eine unnöthig große Dampfkraft die Fähigkeit ihrer Schiffe als Kriegsschiffe vermindert haben; ebenso verhält es sich mit den Dampfschiffen. Für Segelschiffe wird 1 Pferdekraft zu je 7 Tonnen, bei eigentlichen Dampf-

schiffen 1 Pferdekraft zu je 3 Tonnen hinreichen, ausgenommen vielleicht bei denjenigen Dampfschiffen, bei welchen eine außerordentliche Schnelligkeit gewünscht wird.

Es ist hier nöthig, da eine gewisse Anzahl eiserner Schiffe empfohlen werden, einige Bemerkungen über deren Eigenschaften hinzuzufügen. — Die Proben, welche die Engländer im vorigen Jahre machten, sind freilich für das Eisen nicht so vortheilhaft ausgefallen, wie man erwartet hatte, denn die auf ein eisernes Schiff abgefeuerten Kugeln sollen durch die beiden Seiten gedrungen sein und dabei eine Oeffnung der Fugen veranlaßt haben; auch füllten sich die Löcher von selbst gar nicht aus, wie dies bei Holz einigermaßen der Fall ist. Es ist jedoch bei Weitem nicht erwiesen, daß diese Nachtheile durch gut getroffene Vorkehrungen nicht theilweise wenigstens zu verbessern seien. Allein abgesehen davon bieten sie so viele Vortheile dar, daß diese Nachtheile beinahe durch dieselben überwogen werden.

Folgende Thatsachen sind aus dem vortrefflichen Werke des Herrn Johann Grantham, ehemaligen Präsidenten der polytechnischen Gesellschaft zu Liverpool, „Iron as a Material for Shipbuilding“, verlegt von Simpkin, Marshall & Co. Stationer's Hall Court in London, entlehnt. Es ist übrigens unnöthig, auf die Einzelheiten einzugehen, da diese nur durch das Lesen des eben genannten kleinen Werkes verstanden werden können. Der Verfasser giebt als Hauptvortheile folgende an:

1. Stärke mit Leichtigkeit verbunden.
2. Großer Raum zur Verstauung.
3. Sicherheit.

4. Schnelligkeit.

5. Dauerhaftigkeit.

6. Ersparung bei Reparaturen.

7. Wohlfeilheit.

8. Geringerer Tiefgang.

Unter 1. führt er mehrfache Beispiele auf, welche beweisen, daß die Stärke von eisernen Schiffen die von hölzernen bei Weitem übertrifft, wo eiserne Schiffe nach Auffahrung unbeschädigt losgekommen, während hölzerne Schiffe zerschmettert worden sind. Ein Beispiel für dieses Factum bietet das bekannte größte eiserne Dampfschiff „Great-Britain" dar, welches den ganzen Winter hindurch auf einem unbeschützten Strande an der irischen Küste lag und im Frühjahre wieder flott gemacht wurde. Man ersieht aus einem Berichte an das house of commons, daß von den 27 bei Kilrush auf den Grund gerathenen Schiffen nur das eiserne Schiff „Garryowen" unbeschädigt blieb. — Der Verfasser dieser Schrift wohnte dem vom Stapellaufen eines eisernen Schiffs von Miller und Ravenhill in Blackwall bei; der Hintertheil des Schiffes blieb wegen Mangel an Wasser im Kies des Flusses stecken, der Vordertheil aber hing an der Schlacht, bis die Fluth zurückkehrte; bei genauer Untersuchung war jedoch nicht eine Niete losgegangen.

Die Fähigkeit der Balken, einem senkrechten Drucke zu widerstehen, vermehrt sich im Verhältniß zum Quadrat der Tiefe; darum verhält sich ein Balken von 17 anstatt 12 Zoll wie 17 zu 12; allein verdoppelt man sie, so ergiebt sich nicht nur doppeltes Gewicht, sondern auch eine vierfache Stärke.

2. Mit Bezug auf die Verstauung versteht sich dies von selbst. Herr Grantham setzt den Gewinn an Trächtigkeit auf 12 Zoll in der Tiefe und 18 in der Breite an, also steht der Gewinn bei einem Schiffe von 200 Tonnengehalt in einem Verhältnisse von 5 zu 4, folglich gleicht ein hölzernes Schiff von 200, einem eisernen von 250 Tonnen.

3. Die größere Sicherheit wegen Feuersgefahr versteht sich von selbst; oberhalb der Wasserfläche sind sie auch leichter, und durch mehrere wasserdichte Wände wird eine größere Sicherheit gegen Leckungen erlangt.

4. Die Schnelligkeit eiserner Dampfschiffe ist schon durch Erfahrung hinlänglich bewiesen worden; sie halten den Wellenschlag besser aus und stürzen nicht so sehr, auch kann ihnen eine feinere Form gegeben werden.

5. Was nun die Dauerhaftigkeit anbetrifft, so rosten sie im salzigen Wasser nicht und dauern 50 Jahre, während hölzerne nur 13—15 Jahre lang mit Sicherheit zu brauchen sind. Nach den Angaben der Königl. Großbritannischen Marine sind sie dem dryrot nicht ausgesetzt. Rost setzt sich nur an der Wasserlinie an, was durch Anstreichen von Zeit zu Zeit zu verhindern ist; indessen rosten die äußern Flächen von dicken eisernen Platten nicht schneller als die von den dünnen, folglich würde ein von ½zölligen Platten gebautes Schiff zwei Mal so lange halten, als eins dergleichen von ¼zölligen Platten.

6. Die Reparaturen bei hölzernen Schiffen betragen in 10—12 Jahren, die Unglücksfälle ausgenommen, so viel wie die Urkosten; in derselben Zeit würde hingegen ein eiser-

nes Schiff wahrscheinlich gar keiner Reparatur bedürfen. Das Kupfer eines hölzernen Schiffes allein würde mehr als die sämmtlichen Reparaturkosten eines eisernen Schiffes während derselben Zeit betragen.

7. Die Baukosten für hölzerne Kriegsschiffe in England ohne Masten, Anker, Ketten, Taue, kurz ohne Takelage, betragen circa 25 £ für die Tonne, für eiserne dergleichen 21 £.

8. Der Tiefgang von eisernen Schiffen ist bei Weitem nicht so groß, deshalb sind sie für seichte Gewässer und Flüsse sehr geeignet, auch läßt sich ein beweglicher Kiel wo nöthig mit größerer Leichtigkeit anbringen, als bei hölzernen Schiffen. Aus diesem Grunde verdienen sie besonders zur deutschen Kriegsmarine wegen der vielen seichten Stellen mehr empfohlen zu werden, als die hölzernen.

Nachtheile. Der bedeutendste Nachtheil bestand in der Variation des Compasses, welche man in eisernen Dampfschiffen und sogar auf hölzernen Schiffen, worauf Eisen auf dem Verdeck angebracht ist und worauf die große Eisenmasse Einfluß hat, bemerkte. Um diesem Uebel abzuhelfen, wandte man sich an den Königl. Großbritannischen Professor und Astronomen Airy, der bald einen Plan erfand, wodurch der Compaß auf eisernen Schiffen ebenso richtig gemacht werden konnte, als auf andern Schiffen. (Siehe pg. 51 Grantham, on Iron-shipbuilding.) Diese Schwierigkeit verschwindet also wie so viele andere vor der menschlichen Kunst.

Die Haupteinrede gegen eiserne Schiffe besteht jedenfalls in einem alten conservativen Vorurtheile und in dem Einflusse der Schiffsbaumeister und Holzhändler; indessen fangen

die Eisengießer jetzt auch an ihre Rechte geltend zu machen. Die Assecuradeure finden in diesem Vorurtheile eine sehr gute Gelegenheit die Prämie zu erhöhen, sowie die Kaufleute aus Unkenntniß Bedenken tragen, ihre Waaren auf eisernen Schiffen zu verladen.

Ein viel bedenklicherer Nachtheil besteht in der Unmöglichkeit, sie mit Kupfer zu beschlagen, welches durch seine immer abgehende Oberfläche das Ankleben von Seeinsekten verhindert; Eisen und Kupfer sind aber so antagonistisch, daß die eisernen Schiffe unbeschlagen bleiben müssen. Aus diesem Grunde ist es nothwendig, sie von Zeit zu Zeit in den Dock zu bringen, um sie von dem sich ansetzenden Seegrase und den Insekten zu befreien; hierbei ist jedoch zu bemerken, daß diese fremden Elemente sich sehr wenig während der Fahrt, vielmehr meistentheils im Hafen ansetzen. Zum Abkratzen und zur Reinigung der Boden sind mehrere Instrumente erfunden worden.

Mit Bezug auf Kriegsschiffe aber erhebt sich die Hauptfrage über den durch darauf abgefeuerte Kugeln verursachten Eindruck. — Herr Grantham behauptet, daß vermittelst einer zweckmäßigen Construction alle Schüsse, mit Ausnahme der geraden, abzuwenden wären.

In der englischen Marine entstehen nur $1/6$—$1/3$ der Verwundungen von den Schüssen selbst, die übrigen alle in Folge der Splitter, die beim Eisen gar nicht vorkommen, denn da macht die Kugel nur ein rundes Loch, wozu man leicht kommen und es vermittelst einer eigens dazu gemachten Erfindung sogleich verschließen kann. Diese Stopfmaschine ist einem Schirme ähnlich, woran ein Stück starkes Segeltuch befestigt

wird; dieses schiebt man verschlossen durch das Loch, beim Zurückziehen breitet sich der Schirm aus und verschließt das Loch beinahe wasserdicht; den eisernen Heft des Schirmes befestigt man nachher inwendig. Ueberhaupt scheinen die Batterien aber weniger Einfluß auf eiserne als auf hölzerne Schiffe auszuüben, welche häufig dadurch leck werden.

Es ist nicht nöthig, in's Einzelne einzugehen, jedoch scheinen Gründe genug vorzuliegen, die etwaigen Commissäre einer deutschen Kriegsflotte zu bewegen, die Eisenfrage genauer, als es bis jetzt geschehen ist, untersuchen zu lassen.

Die in den folgenden Blättern aufgeführten Schiffe sind diejenigen, welche für die deutschen Verhältnisse am besten zu passen scheinen. Der Bau sowie die Armirung der Schiffe, welche mehr Aehnlichkeit mit dem amerikanischen als mit dem englischen Systeme haben, verhalten sich, wie folgt:

10 Fregatten der 1. Klasse mit 24 Stück Geschütz von 42 Pf., 12 an jeder Seite auf dem unteren Deck, in der Mitte aber auf jeder Seite 2 Stück von 68 Pf., auf dem oberen Verdeck zwischen dem Vorder- und Fockmast 12 Geschütze von 50 Centner Schwere und 32 Pf., 6 auf jeder Seite, und 2 Pivotgeschütze von 10 Zoll Durchmesser, das eine vorn, das andere hinten; 1 leichtes Geschütz (caronade) von 18—24 Pf. für das große Boot, außerdem 2—4 Feldstücke von 6—9 Pf. Die Trächtigkeit eines solchen Schiffs muß 1700 Tonnengehalt und es muß mit einer Hülfsdampfkraft von 250 Pferdekraft versehen sein; man könnte dann nöthigenfalls 1500—2000 Mann Truppen transportiren. — Diese würden einer Mannschaft von 400 bedürfen.

18 Fregatten der 2. Klasse mit 16 Stück Geschütz von 42 Pf., 8 an jeder Seite auf dem unteren Deck, in der Mitte aber auf jeder Seite 1 Stück von 68 Pf.; auf dem oberen Verdeck 2 Pivot-Geschütze von 8 Zoll Durchmesser, das eine vorn, das andere hinten, außerdem 2 Feldstücke von 6 oder 9 Pf. mit einem leichten Geschütz (caronade) für das große Boot von 12, 18 oder 24 Pf. Die Trächtigkeit dieser Schiffe sollte von 1500 Tonnen und jedes derselben mit einer Hülfsdampfkraft von 220 Pferdekraft versehen sein. — Diese würden einer Mannschaft von 300 bedürfen.

15 eiserne Schoner zum Schutze der Küsten mit 3 Masten und 10 Stück 32pfündigem Geschütz von 25 Centner Schwere, nebst 2 Pivot-Geschützen, 1 vorn und 1 hinten, von 8 Zoll im Durchmesser. Solche Schiffe sollten aus Eisen gebaut werden, 600 Tonnen halten und mit einer Hülfsdampfkraft von 100 Pferdekraft versehen sein; sie würden dann einer Mannschaft von 100 bedürfen.

15 eiserne Schoner mit 2 Masten, 8 Stück 32pfündigem Geschütz von 25 Centner Schwere, nebst 2 Pivot-Geschützen von 8 Zoll im Durchmesser, 1 vorn und 1 hinten. Solche Schiffe sollten 500 Tonnengehalt und eine Hülfsdampfkraft von 75 Pferdekraft bekommen. Sie würden dann einer Mannschaft von 75 bedürfen.

6 Dampffregatten der ersten Klasse von 1200 Tonnengehalt und 400 Pferdekraft führen 2 lange Geschütze von 10 Zoll im Durchmesser, 1 vorn und 1 hinten auf Pivot; außerdem 4 Stück lange Geschütze von 42 Pfund und 2 Feldstücke von 9 Pfund. Diese Schiffe wären mit Schaufel-

rädern zu versehen und würden einer Mannschaft von 200 bedürfen.

12 eiserne mit beweglichen Schaufelbretern (feathering paddles) versehene Dampfboote von 600 Tonnengehalt und von 200 Pferdekraft, armirt mit 2 langen Pivot=Geschützen von 8 Zoll im Durchmesser. Diese Schiffe dürften wohl auch als Regierungs=Packetboote dienen und würden einer Mannschaft von 110 bedürfen.

10 eiserne mit beweglichen Schaufelbretern (feathering paddles) versehene Dampfboote von 350 Tonnengehalt und 120 Pferdekraft, armirt mit 2 langen Pivot=Geschützen von 32 Pf. und 50 Centner Schwere, oder 2 Geschützen von 8 Zoll Durchmesser. — Diese Schiffe dürften ebenfalls als Packetschiffe in seichten Flüssen dienen; in Friedenszeiten kann man sogar das schwere Geschütz herausnehmen und an dessen Stelle, wenn nöthig, ein Paar 32pfündige Caronaden für Nothzeichen anbringen. Dieselben würden einer Mannschaft von 60 bedürfen und die veralteten Kanonenboote ersetzen.

Summa.

10	Fregatten	1.	Klasse	von	1700	Tonnen	17000	Tonnen.
18	=	2.	=	=	1500	=	27000	=
15	Schoner	3.	=	=	600	=	9000	=
15	Schoner	3.	=	=	500	=	7500	=
6	Dampffregatten	1.	=	=	1200	=	7200	=
12	=	2.	=	=	600	=	7200	=
10	=	3.	=	=	350	=	3500	=
86							78400	Tonnen.

B. Folgendes ist eine Berechnung von den Contract-Baukosten der Kriegsschiffe in England, welche vom besten Material und durchgängig solid gebaut, d. h. zwischen dem Tauwerk ausgefüllt und der Art kalfatert werden, daß sie trotz der Wegreißung der äußeren Haut wasserdicht bleiben. Der Körper dieser Schiffe ist gekupfert, 25 £ per Tonnengehalt; Masten, Rundholz, Ankerkettenwerk, Takelage, Boote u. s. w. 8 £ per Tonnengehalt; im Ganzen 33 £ oder 204 Thaler Gold per Tonnengehalt:

				Thlr. Gold.
folglich	für	100	Tonnen	20,400
„	„	200	„	40,800
„	„	300	„	61,200
„	„	400	„	81,600
„	„	500	„	102,000
„	„	1000	„	204,000.

Dampfmaschinenkosten in England 50 £ per Pferdekraft, in Schottland jedoch etwas weniger; zu 50 £ kosten also

					Thlr. Gold.*)
10	Pferdekraft	500	£	oder	3,080
100	„	5,000	„	„	30,800
200	„	10,000	„	„	61,600
300	„	15,000	„	„	92,400
400	„	20,000	„	„	123,200
500	„	25,000	„	„	154,000.

Bei Fregatten mit auxiliary Steam power, Hülfsdampfkraft, rechnet man auf 7 Tonnengehalt 1 Pferdekraft; es ergeben sich also:

---

*) Den Thaler Gold zu 6 1/6 per £ gerechnet.

für	100	Tonnengehalt	$14\frac{2}{7}$	Pferdekraft.
=	200	=	$28\frac{4}{7}$	=
=	300	=	$42\frac{6}{7}$	=
=	400	=	$57\frac{1}{7}$	=
=	500	=	$71\frac{3}{7}$	=
=	600	=	$85\frac{5}{7}$	=
=	700	=	100	=
=	800	=	$114\frac{2}{7}$	=
=	900	=	$128\frac{4}{7}$	=
=	1000	=	$142\frac{6}{7}$	=

Contractpreis der bei der englischen Marine gebrauchten Geschütze, probirt und in London geliefert.

Geschütze für solide Kugeln.

32	Pfünder	6	Fuß	lang	25	Ctr.	schwer	zu	19	£	per	Tonne.
=	=	8	=	=	42	=	=	=	18	=	=	=
=	=	$8\frac{1}{2}$	=	=	45	=	=	=	=	=	=	=
=	=	9	=	=	50	=	=	=	=	=	=	=
42	=	$9\frac{1}{2}$	=	=	67	=	=	=	=	=	=	=
56	=	11	=	=	97	=	=	=	=	=	=	=
68	=	$9\frac{1}{2}$	=	=	87	=	=	=	=	=	=	=
=	=	10	=	=	95	=	=	=	=	=	=	=

Für hohle Kugeln.

8	Z.	Durchm.	9	F. —	Z.	lang	65	Ctr.	schwer	18 £ die Tonne.
=	=	=	8	= 10	=	=	60	=	=	
=	=	=	8	= —	=	=	52	=	=	
10 od. 84 Pfünder	=	=	9	= —	=	=	87	=	=	

Caronades.

32	Pfünder	wiegt	17	Centner	24 £ die Tonne.
24	=	=	13	=	
18	=	=	10	=	

68 Pfünder kosten 23 £ die Tonne.

		Kugeln und Bomben.
Von 24 und 32 Pfund . .	10 £ — s	10 £ 10 s
„ 42, 56 und 68 Pfund	9 „ 15 „	10 „ — „
„ 10 Zoll Durchmesser .	— „ — „	9 „ 10 „

ebenso geliefert.

Dies sind die Preise der besten und bedeutendsten Eisengießerei von den Herren J. und E. Walker, Gospel Oak Iron Works, Tipton, Staffordshire.

Anmerkung. Die englische Regierung läßt die bronzenen Geschütze im Königl. Zeughause zu Woolwich gießen, die eisernen aber läßt sie contractweise, wie oben, liefern. — Die von dem Genie-Obersten Ritter v. Colquhoun, Chef des Lafetten-Departements zu Woolwich, neulich erfundenen Pivots sind jetzt in Folge eines Regierungsbefehls auf allen Kriegsschiffen anzubringen.

Bei eigentlichen Dampfschiffen mit Schaufelrädern rechnen die Engländer 1 Pferdekraft auf je 2⅓ Tonnengehalt, also

500	Tonnengehalt	brauchen	214	Pferdekraft.
600	„	„	257	„
700	„	„	300	„
800	„	„	343	„
900	„	„	386	„
1000	„	„	429	„
1100	„	„	471	„
1200	„	„	514	„
1300	„	„	557	„
1400	„	„	600	„
1500	„	„	643	„
1600	„	„	686	„
1700	„	„	729	„
1800	„	„	771	„
1900	„	„	814	„
2000	„	„	857	„

Anmerkung. Der „Terrible", das größte Dampfschiff der englischen Marine, hat 800 Pferdekraft zu 1850 Tonnengehalt.

Kostenanschlag der verschiedenen Arten von Schiffen nach englischem Fuße.

Fregatten der 1. Klasse.

1700 Tonnengehalt zu 33 £	56100	£	— s
Maschine 250 Pferdekraft zu 50 £	12500	"	— "
Bewaffnung, und zwar 24 Geschütze von 42 Pfd., 67 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne . . .	1447	"	4 "
4 Geschütze von 68 Pfund, 87 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	313	"	4 "
12 Geschütze von 32 Pfund, 50 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	540	"	— "
2 Geschütze von 10 Zoll Durchmesser, 87 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	156	"	12 "
4 bronzene Geschütze von 9 Pfund	1000	"	— "
1 Caronade von 24 Pfund	20	"	8 "
372 Gewehre und Säbel mit 60 Schüssen zu 2 £ per Kopf	744	"	— "
Kugeln zu 80 £ per Geschütz, Munition u. s. w. im Durchschnitt gerechnet	850	"	— "
Verproviantirung auf 1 Jahr, und zwar 400 Mann 1 s täglich	7650	"	— "
Besoldung auf 1 Jahr, und zwar 372 Mann .	7588	"	16 "
28 Officiere	2986	"	— "
	91296	£	4 s

Fregatten der 2. Klasse.

1500 Tonnengehalt zu 33 £	49500	£	— s
Maschine 220 Pferdekraft zu 50 £	11000	"	— "
Bewaffnung, und zwar 16 Geschütze von 42 Pfd., 67 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne . .	965	"	— "
	61465	£	— s

Transport	61465 £ — s
2 Geschütze von 68 Pfund, 87 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	156 „ 12 „
2 Geschütze von 10 Zoll Durchmesser, 87 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	156 „ 12 „
2 bronzene Geschütze von 9 Pfund	500 „ — „
1 Caronade von 18 Pfund, 13 Centner schwer, zu 24 £ die Tonne	18 „ — „
281 Säbel und Gewehre mit 60 Schüssen zu 2 £ per Kopf	562 „ — „
Munition im Durchschnitt gerechnet	700 „ — „
Verproviantirung auf 1 Jahr, und zwar 300 Mann 1 s täglich	5475 „ — „
Besoldung auf 1 Jahr, und zwar 281 Mann	5732 „ — „
19 Officiere	2238 „ — „
	77003 £ 4 s

Schoner (eiserne) 3. Klasse. (600 Tonnengehalt.)

600 Tonnengehalt zu 29 £	17400 £ — s
Maschine 100 Pferdekraft zu 50 £	5000 „ — „
Bewaffnung, und zwar 2 Geschütze von 8 Zoll Durchmesser, 65 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	117 „ — „
10 Geschütze von 32 Pfund, 25 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	225 „ — „
1 Caronade von 12 Pfund	12 „ — „
90 Säbel und Gewehre mit 60 Schüssen zu 2 £ per Kopf	180 „ — „
Munition im Durchschnitt gerechnet	396 „ 10 „
Verproviantirung auf 1 Jahr, und zwar 100 Mann 1 s täglich	1825 „ — „
Besoldung auf 1 Jahr, und zwar 90 Mann	1836 „ — „
10 Officiere	825 „ — „
	27816 £ 10 s

Schoner (eiserne) 3. Klasse. (500 Tonnengehalt.)

500 Tonnengehalt zu 29 £	14500 £	—	s
Maschine 75 Pferdekraft zu 50 £	3750 =	—	=
Bewaffnung, und zwar 8 Geschütze von 32 Pfund, 25 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne . .	180 =	—	=
2 Geschütze von 8 Zoll Durchmesser, 65 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	117 =	—	=
64 Säbel und Gewehre mit 60 Schüssen zu 2 £ per Kopf	128 =	—	=
Munition im Durchschnitt gerechnet	307 =	—	=
Verproviantirung, und zwar 75 Mann auf 1 Jahr 1 s täglich	1368 =	17	=
Besoldung auf 1 Jahr, 64 Mann	1305 =	12	=
9 Officiere	593 =	—	=
	22249 £	9	s

Dampfschiffe 1. Klasse (400 Pferdekraft.)

1200 Tonnengehalt zu 33 £	39600 £	—	s
Maschine 400 Pferdekraft zu 50 £	20000 =	—	=
Bewaffnung, und zwar 2 Geschütze von 10 Zoll Durchmesser, 87 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne (84 Pfünder)	156 =	12	=
4 Geschütze von 42 Pfund, 87 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	313 =	4	=
2 bronzene Feldgeschütze von 9 Pfund	500 =	—	=
1 Caronade von 24 Pfund, 17 Centner schwer, zu 24 £ die Tonne	20 =	8	=
175 Gewehre, Säbel und 60 Schüsse für die Mannschaft	350 =	—	=
Munition im Durchschnitt	540 =	—	=
Verproviantirung auf 1 Jahr, und zwar 200 Mann 1 s täglich	3650 =	—	=
Besoldung auf 1 Jahr 175 Mann	3570 =	—	=
28 Officiere	2986 =	—	=
	71686 £	4	s

Dampfschiffe (eiserne) 2. Klasse. (200 Pferdekraft.)

600 Tonnengehalt zu 29 £	17400	£	—	s
Maschine 200 Pferdekraft zu 50 £	10000	=	—	=
Bewaffnung, und zwar 2 Geschütze von 8 Zoll Durchmesser, 65 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	117	=	—	=
93 Säbel und Gewehre mit 60 Schüssen zu 2 £ pr. Kopf	186	=	—	=
Munition im Durchschnitt gerechnet	141	=	10	=
Verproviantirung, und zwar 110 Mann auf 1 Jahr 1 s täglich	2007	=	10	=
Besoldung auf ein Jahr, und zwar 93 Mann .	1897	=	4	=
17 Officiere	2238	=	—	=
	33987	£	4	s

Dampfschiffe (eiserne) 3. Klasse. (120 Pferdekraft.)

350 Tonnengehalt zu 29 £	10150	£	—	s
Maschine 120 Pferdekraft zu 50 £	6000	=	—	=
Bewaffnung, und zwar 1 Pivotgeschütz*) von 32 Pfund, 50 Centner schwer, zu 18 £ die Tonne	45	=	—	=
51 Säbel und Gewehre zu 2 £ pr. Kopf . . .	102	=	—	=
Munition im Durchschnitt gerechnet	75	=	10	=
Verproviantirung auf 1 Jahr, und zwar 60 Mann 1 s täglich	1095	=	—	=
Besoldung auf 1 Jahr, und zwar 51 Mann .	1040	=	—	=
9 Officiere	591	=	—	=
	19098	£	10	s

*) Es dürfte hier wohl sogar ein Geschütz von 8 Zoll Durchmesser anstatt des aufgeführten auf das Schiff kommen.

Summa der Kosten.

				Total-Summe.	
		£	s	£	s
10	Fregatten der 1. Kl., jede zu	91296	4	912962	—
18	„ „ 2. „ „ „	77003	4	1386057	12
15	Schoner „ 3. „ jeder „	27816	10	417247	10
15	„ „ 3. „ „ „	22249	9	333741	15
6	Dampfschiffe „ 1. „ jedes „	71686	4	430117	4
12	„ „ 2. „ „ „	33987	4	407846	8
10	„ „ 3. „ „ „	19098	10	190985	—
86		343137	5	4078957	9

C. Um sich des freiwilligen Dienstes der Matrosen zu versichern, dürfen die deutschen Matrosen nicht schlechter als die englischen besoldet werden, sonst gehen die besten deutschen Seeleute in den englischen oder amerikanischen Kriegsdienst über, wie dies bei den Engländern selbst der Fall ist, die, wenigstens dem Anscheine nach, des höhern Lohns der Amerikaner wegen, den Dienst ihres Vaterlandes verlassen. Der deutsche Matrose würde um so geneigter sein, dies zu thun, weil er dadurch nicht allein das englische Bürgerrecht erwerben kann, sondern auch nach vollendeten Dienstjahren, gleich den geborenen Engländern, Anspruch auf Greenwich bekommt. — Der englische Seemann bekommt durchschnittlich 34 s monatlich nebst Kost, d. h.

100 Seeleute kosten der Regierung jährlich an Lohn	2040 £.
„ „ „ „ „ „ „ Kost zu 1 s täglich	1809 „
Im Ganzen also das Jahr	3849 £.

welches mit 6 multiplicirt, 23112 Thaler Gold ausmacht.

Die Größe der zu schaffenden deutschen Kriegsflotte muß im Anfange wenigstens von den zu Gebote stehenden Mitteln abhängen, wobei nicht allein Geldmittel, sondern auch die Matrosenanzahl in Betracht kommen. Nach den besten Angaben besitzen die Seestaaten Deutschlands folgende Anzahl von Seeleuten:

Die Emsgegend	2500
Die Weser- und Jahdegegenden .	5500
Die Elbgegend bis Tönning . .	6000
Die Nordseestaaten also zusammen	14000
Preußen	7000
Mecklenburg	2000
Holstein und Lübeck.	500
Die Ostseestaaten also zusammen	9500

welches eine Gesammtanzahl von 24000 ergiebt.

Andere Angaben schätzen diese Zahl weit höher, und zwar bis auf 30000, was wohl übertrieben sein dürfte.

Nehmen wir nun die deutsche Rhederei nach Lasteninhalt und Schiffsanzahl, so ergiebt sich folgendes Resultat:

Hannover	555	Schiffe	mit	31000	Com.	Lasten.
Oldenburg	104	"	"	5143	"	"
Bremen	227	"	"	26217	"	"
Hamburg	243	"	"	21826	"	"
Holstein	415	"	"	8923	"	"
Lübeck	68	"	"	4691	"	"
Mecklenburg.						
Wismar	50	"	"	3167	"	"
Rostock	251	"	"	15490	"	"
Preußen	869	"	"	82822	"	"
	2782	Schiffe	mit	199279	Com.	Lasten.

Nach dieser Berechnung kommt ein Matrose auf je 9

Com. Lasten; die englische Berechnung ist 1 auf 20 Tonnen, wogegen nach der deutschen Berechnung 1 auf 26 Tonnen kommt. Es fragt sich nun, wie Deutschland seine Kriegsflotte bemannen könne, ohne der Handelsmarine zu schaden? Will man auf einmal eine bedeutende Flotte ausrüsten, so muß diese Maaßregel die Handelsmarine unzweifelhaft zu Grunde richten, wodurch die gewünschte Kriegsflotte nicht allein fast unnütz gemacht, sondern sogar die blühendsten Handelsstädte vernichtet würden; es ist also klar, daß die Kriegsflotte anfangs auf einem sehr kleinen Fuß begonnen werden muß, und zwar durch Zuziehung einer gewissen Anzahl fremder Matrosen, indem es rathsamer scheint, diese auf den Kriegsschiffen, als auf den Handelsschiffen zu gebrauchen, wo nothwendiger Weise weniger Strenge anwendbar ist und wo der verhältnißmäßig kleinern Anzahl wegen tüchtigere Seeleute erforderlich sind. — Auf einem Kriegsschiffe darf eine Mannschaft, welche aus 330 besteht, wie folgt eingetheilt werden:

Erfahrene Seeleute und Officiere	115
Seeleute zweiten Ranges	115
Jungen / Mechaniker }	50
Seesoldaten	50

Diesem Anschlag zufolge braucht nur etwa ein Drittel der ganzen Mannschaft aus erfahrenen Matrosen zu bestehen, die sich von Jugend auf dem Seedienste gewidmet; hierdurch wird die Sache sehr erleichtert, denn wo zwei Drittel der Mannschaft aus Eingebornen bestehen, d. h. Soldaten ein Sechstel, Lehrlinge ein Sechstel und Flußmatrosen ein Drit=

tel, darf man wohl von dem noch übrigen Drittel ohne Gefahr die Hälfte aus Nicht-Deutschen ergänzen. Dessen ungeachtet bleibt die erforderliche Zahl der unentbehrlichen deutschen Matrosen doch sehr bedeutend. — Darnach muß Deutschland also seine Flotte anlegen und derselben nach Umständen eine allmälige Ausdehnung geben.

Von der Besoldung der Matrosen gehen wir zu derjenigen der Officiere über, bei welcher die nämliche Regel wie bei der Mannschaft anwendbar scheint. Um tüchtige Officiere zu gewinnen, sollte man, besonders im Anfange, die Besoldung eher zu hoch als zu niedrig stellen, damit gut erzogene und wohl unterrichtete Personen bewogen werden mögen, auf den Marinedienst wie auf einen Preis zu zielen.

Die Capitaine dürfen deshalb in zwei Klassen getheilt werden, wovon die erste einen gleichen Rang mit den Obersten des Landheers erhalten sollte, die zweite mit den Majors, die Lieutenants der ersten Klasse (Oberlieutenants) mit den Hauptleuten, die Lieutenants der zweite Klasse (Unterlieutenants) mit den Oberlieutenants und die Cadetten oder Midshipmen mit den Unterlieutenants.

Die Marineärzte dürfen ebenfalls in zwei Klassen getheilt werden, wovon die erste mit den Oberlieutenants, die zweite aber mit den Unterlieutenants auf gleichen Fuß gestellt werden sollte; und ebenso die zwei Klassen der Rechnungsführer des Schiffes (Pursers).

Admiräle kommen vor der Hand nicht in Betracht; sind aber mehrere Schiffe zusammen, so dürfte der ältere Capitain diesen Titel von Rechts wegen auf sich zu nehmen berechtigt

sein, und nach vollendeten Dienstjahren beim Austritt aus dem Dienst als Belohnung lebenslänglich führen. — Die Eintheilung in drei Klassen, wie beim englischen Seedienste, wäre indessen weder nothwendig noch wünschenswerth. Jeder im Dienste verkrüppelte oder ausgediente Officier sollte mit dem nächst höheren Grade in den Ruhestand versetzt werden.

Das französische System des Avancement ist hier dem englischen vorzuziehen; dieses besteht nämlich darin, daß jeder Officier, der allgemeinen Regel zufolge, nach Seniorität auf Avancement Anspruch hat, jedoch behält die betreffende Behörde sich das Recht vor, jede dritte erledigte Stelle durch einen Officier außer der Reihe auszufüllen, damit die Gelegenheit zur Belohnung außerordentlicher Dienste und zur Beförderung tüchtiger Männer dargeboten werde; es versteht sich dabei von selbst, daß der fragliche Officier nur Schritt für Schritt befördert werden dürfte, und daß er wenigstens drei Jahre in jedem Grade bleibt. Dieser Einrichtung gemäß würde man wenigstens 12 Jahre gebrauchen, um den Rang eines Capitains der ersten Klasse zu erreichen; auch wäre es zu wünschen, daß die Cadetten sogar 6 Jahre als solche dienten, und zwar 3 in dem zu errichtenden Marine-Gymnasium und 3 im Schiffe, wonach sie vor dem 15ten Jahre zu dienen nicht fähig sein dürften.

Natürlich stehen die Aerzte, Maschinisten und Rechnungsführer in einer besondern Kategorie; um diese jedoch für den Mangel an Avancement zu entschädigen, dürften sie der Reihe nach zu einem Schiff der höhern Klasse mit einer verhältnißmäßig steigenden Besoldung befördert werden. Folgen-

der dürfte als Vorschlag für die Besoldung der Officiere dienen.

Capitaine der 1. Klasse auf Fregatten und Dampfschiffen der 1. Klasse jedes Jahr 2400 Thaler Gold.

Capitaine der 2. Klasse auf Fregatten und Dampfschiffen der 2. Klasse, ebenso Marine-Capitaine, 1800 Thaler Gold.

Lieutenants, Marine-Oberlieutenants, Aerzte, Schiffslehrer und Rechnungsführer der 1. Klasse 1200 Thaler Gold.

Die Lieutenants dieser Klasse nach der Seniorität bekommen den Befehl der Schiffe und Dampfer der 3. Klasse und haben den ersten Anspruch auf Beförderung zum Range eines Capitains der 2. Klasse.

Lieutenants, Unter-Marinelieutenants, Aerzte und Lehrer der 2. Klasse 600 Thaler Gold.

Cadetten und Rechnungsführer der 2. Klasse 300 Thlr. Gold.

Besoldung der Officiere auf einer Fregatte oder einem Dampfschiff der 1. Klasse nach englischem Fuße. (Runde Zahlen.)

		Thlr. Gold.
1	Capitain der 1. Klasse	2400
1	Capitain der 2. Klasse	1800
1	Marine-Capitain	960
3	Lieutenants der 1. Klasse . .	3300
	(Bei Dampfschiffen 2 Lieutenants und 1 Maschinist)	
1	Marine-Lieutenant der 1 Klasse	750
1	Arzt der 1. Klasse	2200
1	Rechnungsführer der 1. Klasse	500
1	Lehrer der 1. Klasse	1350
3	Lieutenants der 2. Klasse. . .	1080
1	Arzt der 2. Klasse	720
1	Unter-Marinelieutenant	530
12	Cadetten	2100
1	Rechnungsführer der 2. Klasse	288
28		17918

Anmerkung. Die Franzosen haben keine sogenannten masters (Steuerleute), sondern ein dazu gewählter Lieutenant besorgt diesen Dienst, eine Einrichtung, welche der englischen vorzuziehen ist.

Eine Fregatte oder Dampfschiff der 2. Klasse.

		Thlr. Gold.
1	Capitain der 2. Klasse	2400
1	Marine=Oberlieutenant	720
3	Oberlieutenants	3300
1	Arzt der 1. Klasse	2200
1	Rechnungsführer der 1. Klasse	500
1	Lehrer der 1. Klasse	1350
2	Lieutenants der 2. Klasse . . .	720
1	Arzt der 2. Klasse	700
1	Unter=Marinelieutenant.	530
4	Cadetten	700
1	Rechnungsführer der 2. Klasse	288
17		13428

Schoner von 600 Tonnen oder Dampfschiffe der 3. Klasse.

		Thlr. Gold.
1	Capitain der 2. Klasse	1800
2	Lieutenants der 1. Klasse . . .	2200
1	Arzt der 2. Klasse	756
1	Lieutenant der 2. Klasse. . . .	360
4	Cadetten	696
1	Rechnungsführer der 2. Klasse	488
10		6300

Schoner von 500 Tonnen.

		Thlr. Gold.
1	Lieutenant der 1. Klasse . . .	1100
2	Lieutenants der 2. Klasse. . .	720
1	Arzt der 2. Klasse	756
4	Cadetten	700
1	Rechnungsführer der 2. Klasse	288
9		3564

Summa.

1.	Klasse,	schwere Fregatten	10	mit	4000	Mann.
2.	„	Fregatten	18	„	5400	„
3.	„	Schoner von 600 Tonnen	15	„	1500	„
3.	„	„ „ 500 „	15	„	1125	„
1.	„	Dampffregatten	6	„	1200	„
2.	„	„	12	„	1320	„
3.	„	„	10	„	600	„
		Eine Flotte von	86	mit	15145	Mann.

Summa der jährlichen Kosten.

10 Fregatten der 1. Klasse.

Besoldung der Officiere	jährlich	29860	£
„ „ Mannschaft . .	„	75888	„
Reparaturkosten und Ausgaben	„	63907	„
Verproviantirung	„	76500	„
	Zusammen:	246155	£

18 Fregatten der 2. Klasse.

Besoldung der Officiere	jährlich	40284	£
„ „ Mannschaft . .	„	103176	„
Reparaturkosten und Ausgaben	„	97024	„
Verproviantirung	„	90550	„
	Zusammen:	339034	£

A. 15 kleinere Fahrzeuge der 3. Klasse.

Besoldung der Officiere	jährlich	12375	£
„ „ Mannschaft . .	„	27548	„
Reparaturkosten und Ausgaben	„	29207	„
Verproviantirung	„	27375	„
	Zusammen:	96505	£

B. 15 kleinere Fahrzeuge der 3. Klasse.

Besoldung der Officiere	jährlich	8895	£
„ „ Mannschaft . .	„	19579	„

Transport		28474 £
Reparaturkosten und Ausgaben jährlich		23362 =
Verproviantirung	=	20532 =
Zusammen:		72368 £

6 Dampfschiffe der 1. Klasse.

Besoldung der Officiere	jährlich	17916 £
= = Mannschaft ..	=	21420 =
Reparaturkosten und Ausgaben	=	30108 =
Verproviantirung	=	21900 =
Zusammen:		91344 £

12 Dampfschiffe der 2. Klasse.

Besoldung der Officiere....	=	26856 £
= = Mannschaft ..	=	22766 =
Reparaturkosten und Ausgaben	=	28549 =
Verproviantirung	=	24090 =
Zusammen:		102261 £

10 Dampfschiffe der 3. Klasse.

Besoldung der Officiere	jährlich	5910 £
= = Mannschaft ..	=	10400 =
Reparaturkosten und Ausgaben	=	13369 =
Verproviantirung	=	10950 =
Zusammen:		40629 £

Sämmtliche jährliche Kosten von Fregatten, kleineren Fahrzeugen und Dampfschiffen 988296 £.

Ausgaben für die englische Kriegsmarine vom 31. März 1846 bis zum 31. März 1847.

Besoldung der Seesoldaten und Marinen	1424092 £	16 s	8 d
Lebensmittel für dieselben	727642 =	9 =	3 =
Admiralitätsamt	443441 =	2 =	9 =
Generalregister und Recordamt der Seeleute	8714 =	1 =	4 =
	2603890 £	10 s	— d

	£	s	d
Transport	2603890 £	10 s	— d
Wissenschaftlicher Zweig	47510 =	5 =	— =
Etablissements im Inlande	134527 =	9 =	11 =
Etablissements im Auslande	25769 =	11 =	1 =
Feuerwerker im Inlande	775488 =	14 =	6 =
Feuerwerker im Auslande	52504 =	14 =	1 =
Vorrathshäuser und deren Reparatur . .	1730525 =	5 =	2 =
Neue Werke, Verbesserungen ꝛc.	511057 =	8 =	11 =
Arznei und Vorräthe davon	30134 =	13 =	5 =
Für verschiedene Dienste	105005 =	11 =	3 =
Halbe Besoldung der Officiere	698262 =	19 =	3 =
Pensionen und Bewilligungen für Militairs	482267 =	4 =	11 =
= für Civil	149538 =	7 =	3 -
Armee= und Ordonnanz=Departement . . (Transport von Truppen)	263797 =	18 =	3 =
Inland=Departement (Züchtlinge)	58117 =	1 =	4 =
Post=Amt=Departement=Contract=Dienst .	551927 =	5 =	3 =
	7920324 £	19 s	7 d

John T. Briggs,
Accountant General of the Navy.

Das größte Schiff der englischen Marine **the St. Vincent,** von 2612 Tonnen und 120 Kanonen, hat:

1 Capitain.
1 Commander (2. Capitain).
7 Lieutenants.
1 Hay Lieutenant
1 Additional Lieutenant.
(9 Lieutenants)
1 Captain of Marines (Hauptmann).
1 ersten Lieutenant of Marines (Oberlieutenant).
3 zweite Lieutenants (Unterlieutenants).
1 Master (Steuermann).
1 Chaplain (Geistlicher).
1 Surgeon (Arzt).

1 Paymaster and Purser (Zahl= und Proviantmeister).
1 Naval Instructor (Lehrer für die Midshipmen).
2 Assistant Surgeons (Chirurgsgehülfen).
3 zweite Masters (Steuermannsgehülfen).
6 Mates (Unterlieutenants).
1 Clerk (Schreiber).

Albion, Schiff von 3380 Tonnen und 90 Kanonen, hat:

1 Capitain.
1 Commander.
7 Lieutenants.
1 Captain of Marines.
1 ersten Lieuten. of Marines.
2 zweite Lieuten. of Marines.
1 Master.
1 Chaplain.
1 Surgeon.
1 Paymaster and Purser.
1 Naval Instructor.
2 Assistant Surgeons.
2 Additional Surgeons.
2 zweite Masters.
1 Mate.
2 Clerks.
2 Midshipmen.

Vanguard, Schiff von 2609 Tonnen und 80 Kanonen, hat:

1 Capitain.
1 Commander.
6 Lieutenants.
1 Captain of Marines.
1 ersten Lieuten. of Marines.
4 zweite Lieuten. of Marines.
1 Master.
1 Chaplain.
1 Surgeon.
1 Paymaster and Purser.
1 Naval Instructor.
2 Assistant Surgeon.
1 zweiten Master.
2 Mates.
1 Clerk.

Ebenso ein Schiff von 72 Kanonen.

Warspite, Schiff von 1890 Tonnen und 50 Kanonen, hat:

1 Capitain.
5 Lieutenants.
1 Captain of Marines.
1 Lieutenant.
1 Master.
1 Chaplain.
1 Surgeon.
1 Paymaster and Purser.
2 Assistant Surgeons.
2 Masters.
1 Mate.
1 Clerk.

Thalia, Schiff von 1082 Tonnen und 42 Kanonen, hat:

1 Capitain.
4 Lieutenants.
1 ersten Lieuten. of Marines.
1 zweiten Lieuten. of Marines.
1 Master.
1 Chaplain.
1 Surgeon.
1 Paymaster and Purser.
1 Naval Instructor.
1 Assistant Surgeon.
1 Clerk.

Ebenso ein Schiff von 36 Kanonen.

Spartan, Schiff von 911 Tonnen und 26 Kanonen, hat:

1 Capitain.
4 Lieutenants.
1 Lieutenant of Marines.
1 Master.
1 Surgeon.
1 Paymaster and Purser.
1 Naval Instructor.
1 Assistant Surgeon.
1 Mate.
1 Clerk.

Scout, Sloop von 489 Tonnen und 18 Kanonen, hat:

1 Commander.
3 Lieutenants.
1 Master.
1 Surgeon.
1 Paymaster and Purser.
1 Assistant Surgeon.
1 Mate.
1 Clerk.

Pantaloon, Brig von 340 Tonnen und 10 Kanonen, hat:

1 Commander.
2 Lieutenants.
1 Master.
1 Surgeon.
1 Paymaster and Purser.
1 Mate.

Philomel, Schiff von 212 Tonnen und 6 Kanonen, hat:

1 Commander.
2 Lieutenants.
1 Master.
1 Surgeon.
1 Clerk in charge.

D. Nun erhebt sich die bedeutendste aller Fragen, nämlich: wo das Geld herzubekommen sei? — Im Innern von Deutschland versteht man nichts von einer Flotte, weiß nicht

einmal, wie ein Schiff aussieht und liebt darum um so weniger, Geld dafür auszugeben; werden Colonialwaaren wegen etwaiger Blocade theuer, so wird diese Theurung dem Zoll, der schlechten Ernte, oder wohl auch der Habsucht der Kaufmannschaft schlechthin zugeschrieben; ahnen jedoch Manche die wahre Ursache, so schreien und schimpfen sie von ganzem Herzen und aus vollem Munde; wollen aber die Regierungen eine Steuer zur nothwendigen Vertheidigung der deutschen Handelsinteressen auflegen, und zwar eine Schiffssteuer, so schreien sie noch lauter: es ist unsere Sache gar nicht, wir zahlen nicht, die reichen Kaufleute in Hamburg, Bremen, Stettin u. s. w. die durch den Handel von uns ein schweres Geld gewinnen, die mögen bezahlen, die mögen, wenn sie wollen, eine Flotte anschaffen, wir bezahlen unsern Kaffee schon theuer genug, sie sollen lieber den Zoll auf holländische Colonialwaaren abschaffen; bekommen wir den Kaffee auch über Holland, uns ist es einerlei.

Kommt man aber zu den Häfen, so geht die Sache eben so schlecht, denn mit Recht behaupten die Bewohner dieser, sie würden durch eine möglicher Weise stattthabende Blocade ruinirt, um so weniger also seien sie im Stande, diese bedeutende Ausgabe zu bestreiten, besonders wenn sie von einer Masse Abgaben nicht befreit würden, und die Schiffe in ihren Häfen gebaut werden sollten, ganz ohne darauf einzugehen, ob der in Frage stehende Hafen die nothwendige Tiefe und sonstige natürliche Anlage zum Kriegswerft besitze; wenn dies nun nicht einmal der Fall ist, so mögen sie auch nichts, weder von einer Flotte, noch von neuen Steu-

ern hören. — Daß eine Kriegsflotte durch Privatsammlung nicht herzustellen sei, wird hinlänglich durch das Resultat der Sammlung für die deutsche Flotte, und zwar zu einer dazu sehr günstigen Zeit, erwiesen; in Memel sammelte man 150 preußische Thaler! Sollte eine National-Unternehmung von Privatsammlungen abhängen? Verträgt sich dies mit der Ehre Deutschlands? Darf ein Marinebudget von den milden Gaben des Publicums abhängen? Wenn dies Princip zuläßig wäre, dann müßte der Marineminister mit einem Glockenbeutel auf einem langen Stock überall herum betteln, um seinen Ausfall zu decken. — Vergebens sucht man die Erledigung dieses wichtigen Punktes in der Denkschrift; meint etwa der Verfasser derselben, dieses sei nicht einmal eine Frage? Hat er nicht neulich die deutschen Häfen besucht? Nein, ist eine Flotte erforderlich, worüber, was eine mäßige Flotte leichter Fahrzeuge zum Schutze des Handels und der Schifffahrt anbetrifft, kein Zweifel obwalten kann, so ist vor Allem Frieden und Ruhe erforderlich. — Nachdem dann die durch das Erdbeben erschütterten deutschen Staaten wieder in gesunden, vernünftigen Zustand gerathen und Handel und Gewerbsthätigkeit in das alte Geleis zurück gekehrt sind, wird man im Stande sein, die nothwendige Steuer zu diesem großen National-Unternehmen zu erzwingen und mit Vortheil zu verwenden.

Die Häfen.

Es wäre sehr zu wünschen, daß ein Ort im nördlichen Theile der preußischen Ostseeküste anzudeuten wäre, welcher

sich zur Anlegung eines Nothhafens eignete; allein auf den preußischen sowohl, als den dänischen und englischen Seekarten findet sich kein Platz, welcher dazu paßt. Die ganze Küstenlänge ist seicht und mit keinen Buchten versehen, welche den Namen eines Hafens verdienen. Die Rheden sind offen und wenig oder gar nicht gegen den Nordwind geschützt. Bei Pillau hat der Eingang in das frische Haff nur eine Tiefe von einigen Fußen und ist außerdem mit Sandbänken so dicht besäet, daß ein tief gehendes Schiff ohne die größte Gefahr sich dieser Küste nicht nähern kann; Danzig ist ebenso unzugänglich und die Rhede beinahe ohne guten festen Ankergrund; Swinemünde dagegen dürfte nach gemachten bedeutenden Ausbaggerungen sogar für Fregatten zugänglich gemacht werden. Sonst zeigt die ganze Strecke von Danzig, welche eine offne, seichte, gegen Norden unbeschützte Rhede besitzt, bis Rügen gar keine Spur von einem Hafen; und auch hier bietet sich für ein bewaffnetes Schiff kein guter Zufluchtsplatz dar; Rostock und Wismar sind wegen Untiefen für Kriegsschiffe nicht geeignet; an der ganzen Küstenstrecke ließe sich etwa in der Mündung der Trave ein Nothhafen bilden, und zwar ohne bedeutende Kosten. Am allerbesten eignet sich aber die Kieler Bucht zur Anlegung eines solchen. Es läßt sich jedoch nicht verkennen, daß ihre geographische Lage, ganz gegen Westen, ihren Werth bedeutend vermindern muß. Im Ganzen genommen sind die Nothhäfen in der Ostsee von geringerer Wichtigkeit, weil das schöne Wetter während der Sommerzeit sie unnöthig macht und weil diese See im Winter wegen des starken Eisgangs gewöhnlich unbefahrbar ist.

Es handelt sich also blos um einen Hafenplatz, wo die Schiffe während des Winters vor Anker sicher liegen können, aber keineswegs um einen Nothhafen im eigentlichen Sinne des Worts. — Es würde durchaus nothwendig sein, daß ein Theil der zu schaffenden Streitkraft während des Winters in den Häfen der Ostsee läge, wegen der Unmöglichkeit des Einsegelns durch den Sund, im Falle eines während des Winters ausgebrochenen Krieges mit Dänemark, Schweden oder Rußland.

Die Nordsee ist nicht viel besser mit Häfen versehen als die Ostsee; die Schwierigkeit ist jedoch von einer ganz andern Art: die Häfen sind wohl da, oder wenigstens Stellen, welche sich hinlänglich dazu eignen, allein die bedeutendsten liegen an der Mündung der zwei großen norddeutschen Adern, der Elbe und Weser, welche im Frühjahr besonders, und häufig sogar während der ganzen Dauer des Winters, mit ungeheuern Massen Treibeis bedeckt sind, und deshalb außer Frage gelassen werden müssen; es bleiben also nur die Jahde und die Ems, welche die natürlichen Erfordernisse von Kriegshäfen besitzen, und wo die menschliche Kunst mit gutem Erfolg angewandt werden dürfte. Von diesen beiden verdient die Jahde die erste Aufmerksamkeit, weil diese Bucht mitten in einem deutschen Staate liegt; dagegen grenzt die Ems an Holland, auch ist der tiefste Eingang der, welcher bei Delftzyl vorbeiführt, und deshalb in Kriegszeiten Gefahren ausgesetzt sein würde; der Eingang in die Jahde, nach den besten dänischen Karten (die Engländer haben diese Küste noch nicht aufgenommen), ist breiter als der in die Ems und

ziemlich wasserreich, an der Spitze des Sandes nordöstlich vom Leuchtthurm auf Wangeroog ergiebt sich eine Tiefe von 7 Klaftern, etwas weiter hinein $4\frac{1}{6}$, 8, $4\frac{1}{2}$, 6, $4\frac{1}{2}$; mehr nördlich, Wangeroog gegenüber, 7; südöstlich von da wieder 8, 6; Hochsiel gegenüber 7, 6; Jever gegenüber 5, 7; südöstlich von Jever 10, 5, 7, und 4 gegen Varel zu über eine Strecke von etlichen 25 Seemeilen.

Die Bucht der Ems ist um die Hälfte schmäler und der nördlichere Eingang in dieselbe durch das Riffgat gar zu schmal und seicht, um bei nebligem Wetter nicht sehr gefährlich zu sein.

Im Anfange würden also zwei Nothhäfen, der eine in der Ostsee, der andere in der Nordsee hinreichen. — Zum ersteren bieten Kiel und die Mündung der Swine, zum letzteren die Jahde die geeignetsten natürlichen Anlagen. — Genug Leuchtschiffe und Leuchtthürme würden in beiden Meeren, besonders aber im letzteren erforderlich sein; auch schwimmende und Landbatterieen, um die Eingänge gegen feindliche Ueberfälle zu sichern. — Bei Kiel würden starke Thürme auf beiden Ufern mit den neuen 56pfündigen schweren Geschützen von 97 Centner, die 3 englische Meilen weit schießen, den Eingang ziemlich sicher stellen. Außerdem könnte man ein nicht mehr zum Auslaufen tüchtiges, im Auslande gekauftes Linienschiff beim Eingange stationiren und anstatt die gewöhnlichen Geschütze eine hinreichende Anzahl der obgenannten 56=Pfünder=Stücke von 97 Centner darauf setzen, nebst Pivot=Geschützen von 10 Zoll im Durchmesser auf dem oberen Verdeck; solch ein Schiff könnte zu gleicher Zeit, wie der

„Excellent" in Portsmouth, zur Einübung der jungen Officiere und Seeartilleristen dienen. Ein gleiches würde man beim Eingang der Jahde, wie auch zum Schutz des Handels und der Werfte, wie späterhin auseinander gesetzt wird, hinsetzen. Wegen der Beschaffenheit des Ufers auf beiden Seiten der Jahde würde das Anlegen von Batterieen oder Geschützthürmen allein kaum hinreichen.

Die Kriegswerfte.

Es wäre keineswegs zweckmäßig, diese Kriegswerfte in den Nothhäfen anzulegen oder mit denselben zu vereinigen. Anfangs wird und muß man die meisten, besonders eiserne Schiffe aller Art, im Auslande contractmäßig bauen lassen, allein mit der Zeit würde und sollte dieser Gewerbszweig den einheimischen Handwerkern zugewendet werden; eben so klar ist es, daß dort, wo bisher die besten Kauffahrer gebaut wurden, die besten Anlagen zum Bau von Kriegsschiffen vorhanden sein würden. Die Elbe, die Weser und die Trave haben bis jetzt die besten Schiffe geliefert, und die Lage der an denselben liegenden großen Handelsstädte, beinahe im Innern des Landes, bietet eine hinreichende Garantie gegen feindliche Angriffe dar. — Die Seichtigkeit der Flüsse gereichte dann anstatt zum Anstoße zum größten Vortheile, nie würde ein feindliches Dampfschiff sich nach Lübeck, Hamburg, Bremerhafen oder Bremen hinaufwagen, wenn auch die Tiefe dies möglich machte; dagegen dürfte ein neu gebautes Schiff von jeder Größe, wo nöthig, auf einem sogenannten Kameel bis ans Meer herunter bugsirt werden, um die schwereren

Theile seiner Ausrüstung an Bord zu nehmen, welches die in dieser Schrift empfohlene mittelmäßige Größe kaum nothwendig machen wird. Durch eine Vertheilung der Klassen der zu bauenden Schiffe unter die dazu zu bestimmenden Werfte würde eine größere Vollkommenheit in der Ausrüstung der verschiedenen Klassen erwirkt, und die Kenntniß der Schiffsbaukunst von verschiedenen Mittelpunkten um sich greifen. Die Schiffe von 18 Kanonen und die Dampfer der zweiten Klasse dürften wohl Bremen zu Theil werden, denn die schwereren Schiffe würden nicht ohne Mühe auf der Weser in die See kommen. Die vorgeschlagenen Dampfer erster Klasse, nebst den Fregatten von 42 Kanonen, sollte Hamburg liefern, dagegen Lübeck die kleineren Fahrzeuge jeder Art. Die Trave wird hier den Häfen von Wismar und Rostock vorgezogen wegen ihrer Unzugänglichkeit von der Seeseite, ihrer größeren Tiefe und der Leichtigkeit, mit welcher dieser schmale tiefe Strom längs eines zweimeiligen Laufs vor jedem Ueberfall durch Thürme und Batterieen gesichert werden könnte. — Kiel und Stettin als Nothhäfen werden zu diesem Zweck außer Betracht gelassen.

Eine Bildungsanstalt für die Marine.

In einem Lande wie Deutschland, wo vor allen Dingen eine gute Erziehung das Geburtsrecht jedes Einheimischen ist, darf die Bildung eines tüchtigen Marinegymnasiums nicht vernachlässigt werden. An den zum gründlichen Unterrichte nothwendigen Professoren wird es am wenigsten in Deutschland fehlen; schwieriger wird jedoch die Wahl einiger praktischen

Seecapitaine, welche den Abschied genommen haben, zur theilweisen Einweihung der Schüler in die Praxis der Seekunde sein, so weit dies auf einem solchen Gymnasium möglich ist. — Aus diesen Gründen scheint das zu einer solchen Anstalt höchst geeignete Lübeck unsere Aufmerksamkeit zu allererst in Anspruch zu nehmen. Seine Nähe an der Ostsee und den vorgeschlagenen Bauwerften daselbst, sowie an dem Kriegsnothhafen von Kiel oder der Travemündung, wie auch der Sitz einer der besten classischen und Handelsschulen Deutschlands, würde den Schülern Gelegenheit darbieten, das Praktische mit dem Theoretischen zu vereinigen. Um diesen Zweck desto besser auszuführen, dürfte eine Mustercorvette bei Travemünde unterhalten werden, worauf die Seeartilleristen sowohl als die gemeinen Matrosen, Unter- und Oberofficiere den Dienst kennen lernten. Alle 3 Jahre sollten die Schüler einem Examen unterworfen und diejenigen der Klassenreihe nach zu Cadetten erwählt werden, welche sich durch ihre Gewandtheit und Kenntnisse in der Seemathematik, Geographie, Mechanik, besonders mit Bezug auf Dampfmaschinen und in den übrigen Zweigen einer gründlichen Erziehung für den Marinedienst auszeichneten. Die übrigen weniger tüchtigen oder die, für welche keine Stellen offen wären, würden sich wahrscheinlich dann lieber der Handelsmarine widmen, als auf Officierstellen warten. Die Kosten dieser Marineschule könnte man durch eine Vereinigung mit der schon dort bestehenden Hochschule vermindern. Unter 13 Jahren sollte kein Schüler aufgenommen werden, damit keiner ganz ohne Vorkenntnisse eintritt. Zwischen 15 bis 16 Jahren dürfte sich Jeder von

dem Marinegymnasium entfernen, um 1 Jahr in den activen Dienst, jedoch ohne Gehalt, zur Erwerbung der Praxis einzutreten; er könnte dann nach Ablauf dieser Zeit noch sein letztes Jahr studiren und sich auf das dann zu bestehende Examen vorbereiten.

Ruhe-Hospital.

Für die im Dienste verkrüppelten und veralteten Matrosen muß natürlich ein Ruhe-Hospital angelegt werden; dies dürfte in irgend einem Hafen, am besten aber in einem Arsenal geschehen, denn solche abgetretene oder sogar verkrüppelte Matrosen wären doch immer fähig Wache zu halten und mehrere Dienste auf dem Lande zu leisten, wozu sie am Bord untüchtig geworden sind. — Die Gesünderen dürfte man also in den Bauwerften und den Arsenälen als Aufseher, Inspectoren und Vorsteher der Arbeiten vertheilen, die ganz unfähigen aber in ein Hospital zu Vegesack oder in einem sonstigen kleinen ruhigen und wohlfeilen Ort in der Nähe unterbringen. Durch Ausführung dieses Planes würden viele unnöthige Kosten vermieden und denjenigen, welche ein thätiges Leben geführt, eine angenehme, ehrenvolle und leichte Beschäftigung im Alter verschafft.

Druck von C. E. Elbert in Leipzig.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Colquhoun, Patrick

Entwurf zur Bildung einer deutschen Kriegsflotte nebst Kostenanschlag derselben

Lpzg. 1849

Germ.g. 76 m
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10015470-6